ORIGENES DEL HOMBRE

Los fenicios (I)

23

TIME LIFE

folio

EX LIBRIS Scan Digit



The Doctor

http://thedoctorwho1967.blogspot.com.ar/

http://el1900.blogspot.com.ar/

http://librosrevistasinteresesanexo.blogspot.com.ar/

ORIGENES DEL HOMBRE

Los Fenicios (I)

TIME
LIFE
folio

Dirección editorial: Julián Viñuales Solé
Autor: Maitland A. Edey
Asesores: James Bennet Pritchard y Stanley Gevirtz

Coordinador de la colección: Julián Viñuales Lorenzo
(Institute of Archaeology. London)
Coordinación técnica: Pilar Mora
Diseño de la cubierta: STV Disseny

Publicado por:
Ediciones Folio, S.A.
Muntaner, 371-373
08021 BARCELONA

© Time-Life Books Inc. All rights reserved
© Ediciones Folio, S.A., 1993

Distribución exclusiva para España y América:
Editorial Rombo, S.A.

Distribuye para España:
MIDESA
Ctra. de Irún, Km 13,350
28049 MADRID

Suscripciones y petición de números atrasados:
(sólo para España)
P.E. Ediciones Folio, S.A.
Apartado de correos, 4
08940 Cornellà (Barcelona)

ISBN: 84-7583-427-2 (obra completa)
84-7583-462-0 (volumen I)

Impresión:
Cayfosa. Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona)
Depósito Legal: B-10694-93
Printed in Spain

Índice de materias

VOLUMEN I

Capítulo primero:
¿Quiénes fueron los fenicios? 8

Secuencia gráfica: Rescate del primer naufragio que se conoce 27

Capítulo segundo:
Navíos en el antiguo Mediterráneo 32

Secuencia gráfica: La gran guerra contra los griegos . . 49

Capítulo tercero:
Creación de una red mercantil 56

Secuencia gráfica: lo que vendían los buhoneros . . . 73

Introducción

De los tres pueblos –los israelitas, los filisteos y los fenicios– que representaron un papel importante en la historia que se estaba forjando hacia el año 1200 antes de nuestra era en la costa oriental del Mediterráneo, acaso los fenicios sean los menos conocidos. La Biblia relata la entrada de los israelitas en Canaán. También los filisteos han sido inmortalizados en la misma fuente, si bien presentados bajo una luz tan desfavorable que su nombre ha llegado a ser sinónimo de toscos bárbaros –cosa que estaban lejos de ser–. Pero los fenicios no fueron objeto de la debida atención. Exceptuando la tradición de que habían inventado el alfabeto y el procedimiento para teñir la lana de intenso color púrpura, sus proezas como mercaderes del mar y colonizadores no han sido ampliamente difundidas.

Los motivos por los cuales los fenicios cayeron en el olvido son múltiples, y este libro los refiere de modo fascinante. Por fortuna, hoy día su historia ha podido reconstruirse. Los barcos fenicios anclaban en abrigadas caletas de Chipre, Sicilia, Cerdeña, Africa del Norte, España y las costas occidentales de Marruecos. Pruebas recientes, descubiertas no sólo en sus puertos de origen sino también en todas estas escalas de las riberas del Mediterráneo y aun de más allá, han proporcionado numerosos indicios acerca de su comportamiento y arrojan mucha luz sobre sus logros. Al bajar los marineros a tierra para mercar, y más adelante para establecer factorías y colonias, dejaron huellas cuyo significado sólo últimamente hemos podido comprender.

En la actualidad hay arqueólogos trabajando en docenas de lugares alrededor del litoral de lo que entonces se conocía como el Gran Mar, los cuales se afanan por desenterrar el pasado fenicio. Yo mismo he pasado varios años buscando entre las ruinas sepultadas de una de las ciudades fenicias en la costa del Líbano, tratando de descubrir su historia y de captar el espíritu de los navegantes que desde su puerto se hacían a la mar. Incluso hoy día está claro que esa ciudad, llamada entonces Sarepta, era un centro de artesanía: orfebres, alfareros, tintoreros, tejedores, todos desempeñaron su papel en el lucrativo comercio que dio fama a los fenicios.

Al contemplar las ruinas de Sarepta, uno no puede por menos que preguntarse qué indujo a esos hombres a partir del Líbano rumbo a desconocidos parajes a fines del milenio II antes de nuestra era; por aquella época, sus antepasados se habían contentado con vivir durante siglos en unas pocas ciudades-estado que se nutrían de una angosta franja de tierra comprendida entre una elevada cadena de montañas y el mar *(véase mapa, páginas 12-13)*. El que zarparan es muestra de su valor y de su habilidad como navegantes. Pero más importante todavía es que, al partir, se convirtieron en los primeros que proporcionaron un vínculo entre la cultura del Próximo Oriente antiguo y la del inexplorado mundo occidental. Llevaron consigo las técnicas de su tierra, que pronto fueron dominadas en las colonias. Por otra parte, su manera de abordar tales empresas constituía una novedad. No partieron con ánimo de conquista, como hicieran los babilonios y los asirios, sino para mercar. Su política era el beneficio, no el pillaje. En su pacífica creación de nuevos mercados, los fenicios fueron los primeros orientales en descubrir el Atlántico y difundieron un invento sumamente provechoso, el alfabeto. De no haberlo hecho, acaso la historia del hombre occidental habría tomado otro rumbo.

Profesor James B. Pritchard
Director Adjunto,
Museo de la Universidad de Pennsylvania

Capítulo primero: ¿Quiénes fueron los fenicios?



Un día, hace unos 3.200 años, un pequeño barco mercante navegaba lentamente por la costa sur de lo que hoy es Turquía. No hay medio de saber si se dirigía al este o al oeste cuando se vio en apuros, en qué época del año viajaba ni de qué puerto había zarpado. Pero el caso es que sobrevino la desgracia. Se hundió casi frente al cabo Gelidonya, a unos treinta metros de profundidad.

En 1960 George Bass y Peter Throckmorton, dos jóvenes estadounidenses que hoy día son expertos en el estudio de naufragios antiguos, decidieron investigar el naufragio del cabo Gelidonya, de cuya existencia habían sido informados por unos pescadores de esponjas del lugar. Comprobaron que el barco había ido a caer sobre un duro fondo rocoso donde apenas había un depósito de arena o lodo que lo cubriera y conservara. Así pues, casi todo el casco del pequeño barco había sido devorado por los gusanos marinos. Lo único que quedaba de él era su cargamento y, debajo del mismo, algunos trozos de su tablaje inferior, junto con una capa de ramas y palos de diverso tamaño. Este material se denomina abarrotes y ha sido empleado a lo largo de toda la historia marítima para impedir que las mercancías choquen entre sí cuando la mar está agitada. Datados mediante el carbono-14, estos restos contribuyeron a confirmar la edad del navío, edad que ya le había sido atribuida después de que los submarinistas tuvieron ocasión de examinar su carga.

Para los arqueólogos marinos, el naufragio del cabo Gelidonya tiene decisiva importancia. Con la posible excepción de otro barco, localizado en aguas poco profundas cerca de Marsala, frente a la costa de Sicilia, el naufragado en Gelidonya ha proporcionado el único fragmento conocido de un navío cuya construcción es atribuida a los fenicios.

Los conocimientos que suelen tenerse sobre los fenicios son tan escasos como los restos de sus naves. La mayoría de las personas, suponiendo que hayan oído hablar de los fenicios, sólo saben dos cosas referentes a ellos: que eran grandes navegantes y mercaderes, y que inventaron el alfabeto. La primera aseveración es cierta; la segunda, no *(capítulo 4).* Aparte de esto, casi nada más se suele saber sobre los fenicios.

Fueron, en efecto, los más grandes mercaderes marítimos de la antigüedad. Tuvieron sus orígenes en el Mediterráneo oriental, en lo que es ahora la región costera del Líbano. Comenzaron a hacer su aparición en el panorama histórico hacia el año 1200 antes de nuestra era y llegaron a tener, por espacio de casi un millar de años, importante influencia en el comercio, la cultura y la historia de su mundo. Durante ese largo período se extendieron hacia occidente por todo el Mediterráneo, y así, por comodidad, ha sido costumbre denominar a las ciudades que ocupaban el litoral libanés Fenicia oriental, y a las colonias desperdigadas por la mitad oeste del Mediterráneo, Fenicia occidental. Pero, tras identificar a Fenicia oriental y Fenicia occidental debemos apresurarnos a aclarar que nunca existió un país o un imperio llamado "Fenicia"; sólo hubo un grupo de ciudades independientes, más interesadas en el comercio que en erigir un imperio.

Además, como mercaderes se hacían una feroz competencia y se tenían gran envidia. A resultas de ello, aunque hablaban una lengua común y adoraban a unos mismos dioses, nunca llegaron a formar un solo país. Se referían a sí mismos como tirios (o habitantes de Tiro), sidonios (de Sidón), biblitas (Biblos),

Costeando el rocoso litoral mediterráneo, un buque de carga fenicio, de elevada proa, transporta un cargamento de troncos de abeto y cedro, lingotes de cobre en forma de piel de buey, unas balas de carga mixta y dos remesas de ánforas de arcilla llenas de aceite de oliva y vino. Por el lado de estribor, un hombre –ataviado con un gorro típicamente fenicio– está sondando con la plomada.

cartagineses (Cartago), motios (Motya). La misma palabra "Fenicia" les era desconocida; es probable que este nombre se lo dieran los griegos y que se haya conservado porque casualmente han sido la lengua y la literatura griegas, y no las fenicias, las que han llegado hasta nosotros. Donald Harden, el gran erudito en materia de fenicios, observa que la palabra "phoenix" aparece por primera vez en la obra de Homero, donde significa un color castaño tirando a púrpura o rojo intenso. Dado que los fenicios eran hábiles tintoreros, renombrados por su paño púrpura, es fácil comprender que se quedaran con ese nombre. (Su nombre nada tiene que ver con el de la mitológica ave fénix, si bien ambos derivan de una misma raíz griega.)

Los fenicios han ocupado durante mucho tiempo un singular puesto en la historia. A través de las numerosas referencias que otros hicieron de ellos –en la Biblia, en la literatura antigua y en las obras de los historiadores clásicos– alcanzaron reputación como los más destacados navegantes, mercaderes, artesanos ambulantes, exploradores y constructores navales de su época. Viajaron a todas partes. Trocaron mercancías con los egipcios, los griegos, los asirios, los babilonios, los africanos y con miembros de tribus españolas. El mundo mediterráneo era su bazar. Fueron incluso más lejos: se adentraron en el Atlántico, bordearon la costa africana hasta muy el sur y remontaron probablemente la costa europea hasta Bretaña y las islas Británicas. Y sin embargo, hasta hace relativamente poco tiempo, casi nada se sabía de ellos de manera directa, debido a lo poco que de sí mismos habían dicho.

En este aspecto eran totalmente diferentes de sus conocidos vecinos, que tras sí han dejado mitos, leyendas, detallados informes históricos y descripciones, maravillosamente íntimas, de su vida cotidiana. Los babilonios y los asirios nos hablan mediante cientos de miles de tablillas de arcilla e inscripciones

Una cronología fenicia (fechas en años antes de Cristo)

1200-1100
Los pueblos cananeos de la costa empiezan a ser conocidos como fenicios.
1000-700
La Fenicia oriental establece rutas comerciales y colonias en el Mediterráneo.
c. 880
Los asirios inician su acoso a los fenicios.
c. 814
Tiro funda Cartago.
735-728
Los griegos comienzan a establecerse en Sicilia.
Hacia el 700
Cartago funda Motya, en una isla de Sicilia.
Hacia el 600
Los cartagineses se alían con los etruscos contra los griegos.
585-572
Nabucodonosor II, rey de Babilonia, asedia y captura Tiro.
567-559
Tiro está bajo control de Babilonia; la ciudad es gobernada por magistrados.
Hacia el 550
El general cartaginés Magón emprende con éxito una campaña contra los griegos en Sicilia y establece la dinastía magónida.
494
Comienza la ayuda naval de Fenicia a Persia en una campaña de 14 años contra los griegos.
480
Batalla de Salamina. Los griegos vencen a los persas, que luchaban con ayuda naval fenicia. La armada cartaginesa también es derrotada por los griegos en Himera, Sicilia.
397
Motya cae ante los griegos.
336
Alejandro Magno parte a la conquista del este.
333
Biblos y Sidón se rinden ante Alejandro Magno.
332
Tiro es asediada por Alejandro. Fin de la Fenicia oriental.
264-241
Primera guerra púnica, entre Roma y Cartago.
Hacia el 237
El cartaginés Amílcar Barca desarrolla una base de poder en España; establece la dinastía bárcida.
229
Amílcar Barca muere en una batalla; Asdrúbal, su yerno, le sucede y funda Nueva Cartago (Cartagena) en España.
221
Asdrúbal es asesinado; le sucede Aníbal, hijo de Amílcar Barca, conocido como Aníbal el Grande.
218
Empieza la segunda guerra púnica. Aníbal consigue cruzar los Alpes para luchar contra los romanos.
202
Aníbal tiene que volver a Africa, donde es derrotado por el romano Escipión. Fin de la segunda guerra púnica.
146
Termina la tercera guerra púnica. Cartago cae. Fin de la Fenicia occidental.

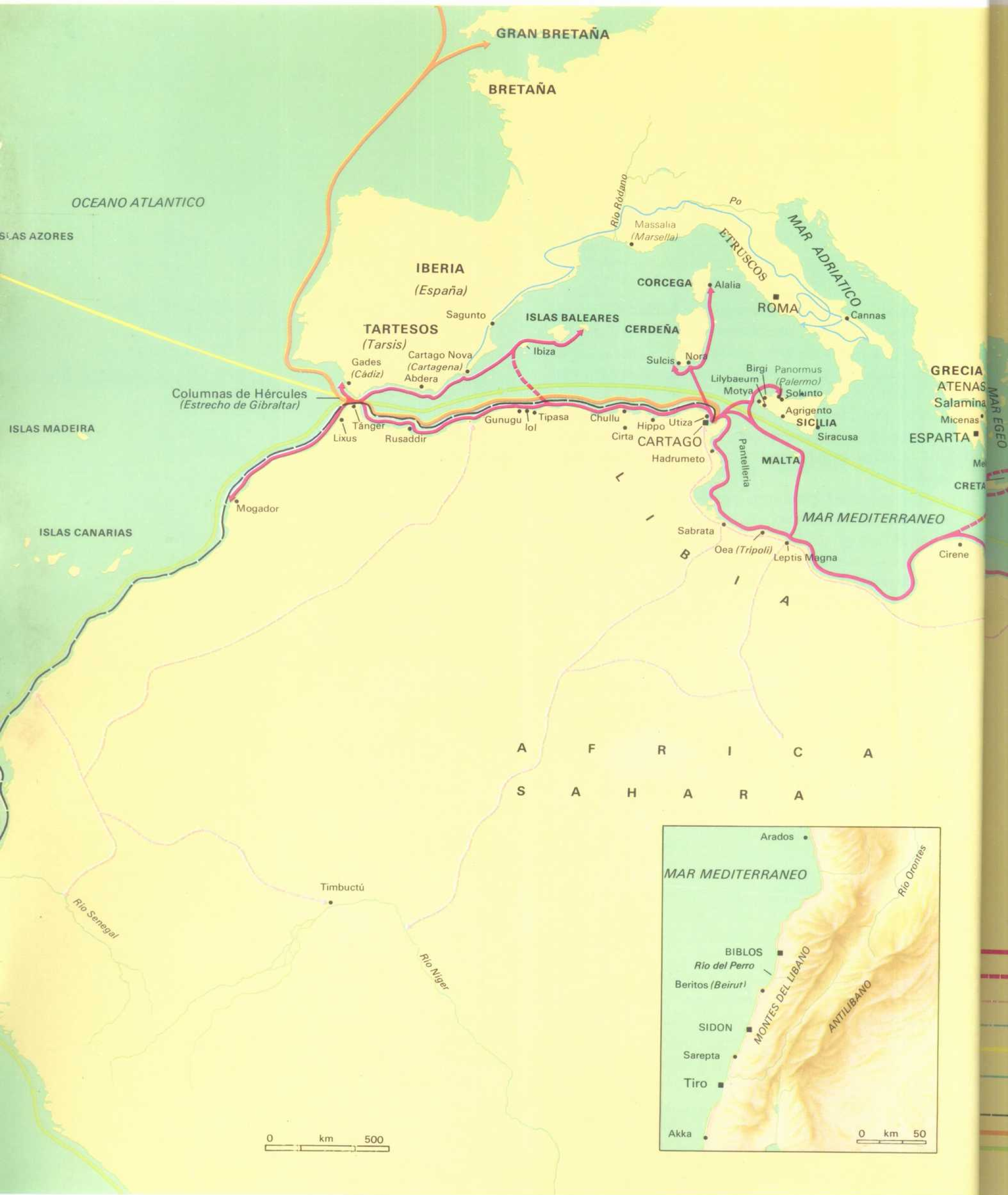
en monumentos. Los egipcios nos hablan desde sus papiros, desde una asombrosa colección de útiles domésticos y obras de arte, desde prolijos mensajes esculpidos en los templos y las tumbas. Sabemos mucho sobre los hebreos por la Biblia, sobre los antiguos griegos por Homero, Heródoto y Tucídides –y por muchos otros poetas, dramaturgos e historiadores–. Los fenicios, por el contrario, parecen curiosamente mudos.

Gran parte de los datos que poseemos sobre ellos proceden de otros pueblos, de gentes que al hablar de sí lo hacían también sobre los fenicios. Los frescos y relieves murales de Egipto y Mesopotamia nos ofrecen representaciones de barcos y ciudades fenicias más detalladas que las que nos procuran las fuentes fenicias. Sólo se han descubierto dos colecciones importantes de tablillas de arcilla que los especialistas se hallan dispuestos a atribuir a los fenicios o a sus antepasados inmediatos. Una está dedicada a la política, la otra a la religión. Ninguna de ellas hace la más mínima referencia a la vida cotidiana fenicia. No se ha hallado ninguna leyenda, ninguna canción fenicia. El espíritu de un pueblo queda reflejado a través de las canciones que entona, de las bromas que gasta. Oficialmente, los fenicios no gastaron una sola broma. Pero no podemos creer que no lo hicieran. Sin embargo, no existe un Aristófanes fenicio para retener en la memoria el sentido del humor de su pueblo, como tampoco existe un Esquilo para transmitirnos su sentido de la tragedia, ningún Homero que nos hable de sus sabrosos alimentos, de sus maniobreros barcos, de sus heroicas peleas, de sus poderosas armas y de sus bellas mujeres. Los fenicios eran personajes conocidos en los puertos del Mediterráneo cuando Homero escribió la *Ilíada*. Debieron de sentir tanta pasión por los barcos, la mar, la guerra y las mujeres como los griegos. Mas ignoramos lo que opinaban sobre sí mismos y lo que decían.

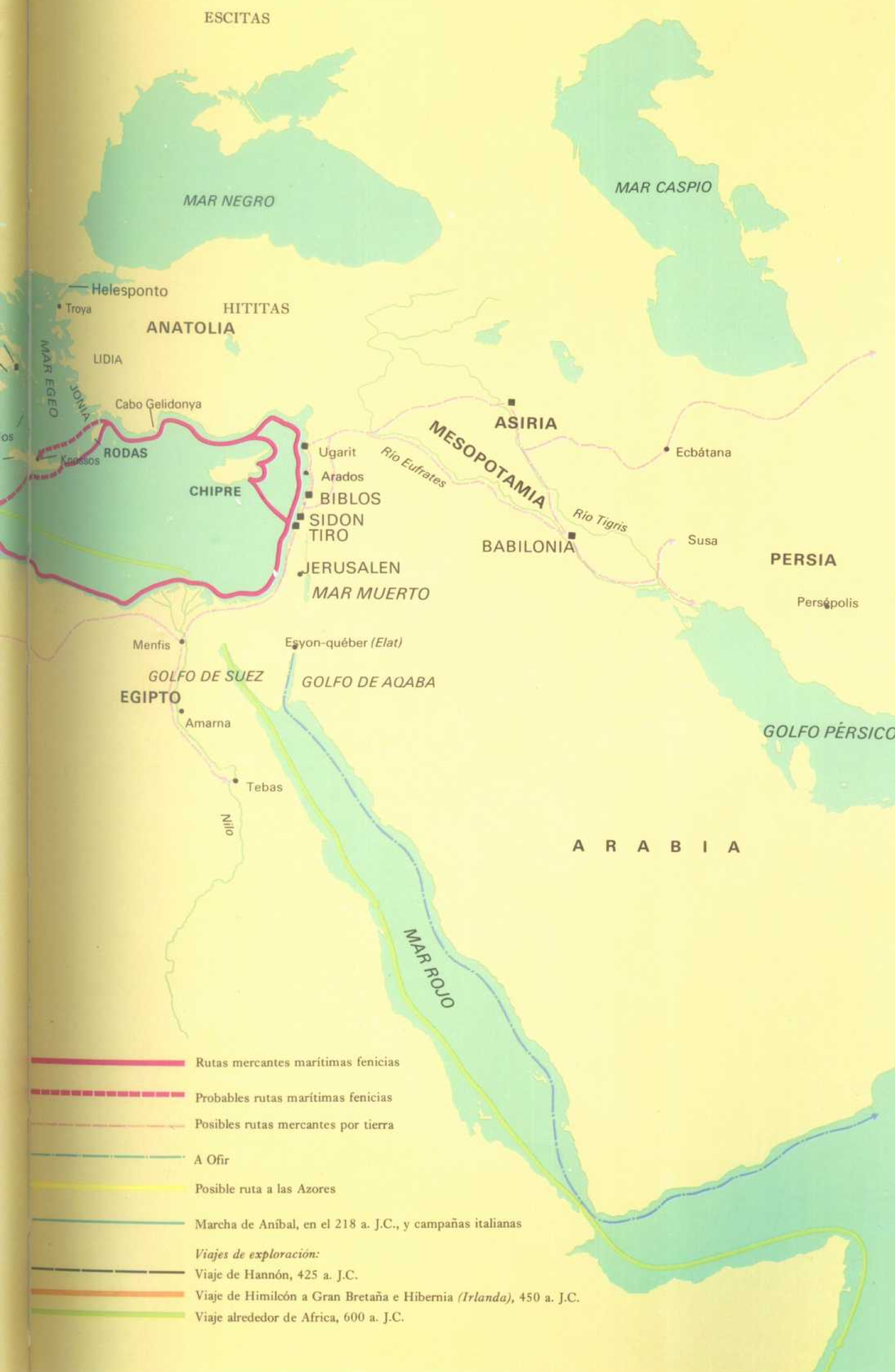
Sin un país, sin registros civiles, sin historiadores, sin poetas, sin canciones, sin chanzas. ¿Quiénes eran, pues, los fenicios? Y si eran tan conocidos entre sus contemporáneos del mundo antiguo, ¿cómo es que llegaron a eclipsarse de tal modo?

Es lógico hacerse estas preguntas. Los fenicios se eclipsaron debido a las especiales circunstancias en que se vieron, tanto geográficas como históricas –el clima, unos vecinos de determinadas tendencias– y debido a la clase de vida que pudieron crearse en tales circunstancias. De ellos es posible escribir porque, si bien sus embarcaciones permanecen más o menos en el misterio, se ha ido recuperando una colección cada vez mayor de los artículos comerciales que los fenicios transportaban consigo, reunidos a lo largo de los años por los arqueólogos que trabajan en todo el Mediterráneo. Algunos de estos artículos eran de fabricación fenicia, otros eran mercancías pertenecientes a gentes para quienes ellos actuaban de intermediarios; pero todos estaban ampliamente desperdigados por el mundo antiguo, de lo que se vino a comprobar que los fenicios eran unos atareados mercaderes y viajeros.

Están, además, los yacimientos arqueológicos fenicios, muchos de ellos una mera huella de factorías abandonadas extendiéndose siempre hacia el oeste como una sarta de cuentas por las costas africanas. Un arqueólogo, al descubrir uno de estos yacimientos, y sabiendo qué distancia podía recorrer un buque mercante en un día (unos 50 km), puede predecir con bastante exactitud el punto siguiente donde un mercader decidiría pernoctar. Varios yacimientos arqueológicos fenicios han sido localizados mediante este procedimiento. Por último, había una serie de colonias y factorías que con el tiempo se convirtieron en ciudades. El emplazamiento y la identidad fenicia de algunos de estos lugares se han conocido a lo largo de toda la historia. Otros estaban perdidos y tuvieron que ser redescubiertos. Sarepta, a sólo 12



GRAN BRETAÑA
BRETAÑA
OCEANO ATLANTICO
ISLAS AZORES
Río Ródano
Po
Massalia
(Marsella)
ETRUSCOS
MAR ADRIATICO
IBERIA
(España)
CORCEGA
Alalia
ROMA
Cannas
Sagunto
ISLAS BALEARES
CERDEÑA
TARTESOS
(Tarsis)
Ibiza
Gades
(Cádiz)
Cartago Nova
(Cartagena)
Abdera
Sulcis
Nora
Birgi
Panormus
(Palermo)
Lilybaeum
Motya
Solunto
GRECIA
ATENAS
Salamina
Micenas
ESPARTA
MAR EGEO
Columnas de Hércules
(Estrecho de Gibraltar)
ISLAS MADEIRA
Tánger
Lixus
Rusaddir
Gunugu
Iol
Tipasa
Chullu
Cirta
Hippo
Utiza
CARTAGO
Agrigento
SICILIA
Siracusa
Hadrumeto
Pantelleria
MALTA
CRETA
LIBIA
Mogador
ISLAS CANARIAS
MAR MEDITERRANEO
Sabrata
Oea (Trípoli)
Leptis Magna
Cirene
A F R I C A
S A H A R A
Timbuctú
Río Senegal
Río Níger
0 km 500
Arados
MAR MEDITERRANEO
Río Orontes
BIBLOS
Río del Perro
Beritos (Beirut)
MONTES DEL LIBANO
ANTILIBANO
SIDON
Sarepta
Tiro
Akka
0 km 50



El vasto mundo surcado por los mercaderes del mar

La audacia de los fenicios como mercaderes y exploradores queda bien reflejada en este mapa. Antes del año 1000 a. de C. formaban un conjunto de pequeñas ciudades agrupadas a lo largo de la costa oriental del Mediterráneo. Las tierras al oeste de Grecia o Egipto estaban peligrosamente lejanas, y todo cuanto se hallaba aún más hacia el oeste –más allá de Sicilia– era un país ignoto de desconocida geografía, vientos extraños, corrientes traidoras, mareas, vorágines, terribles tormentas y pueblos salvajes. Pero los fenicios no se arredraron. Todas las poblaciones señaladas en la costa africana –salvo Cirene, colonia griega– fueron fundadas por los fenicios, que tuvieron en Cartago su capital occidental. También fundaron poblaciones en Malta, Sicilia, Cerdeña, las islas Baleares y España.

El mapa del recuadro explica por qué los mercaderes de la costa cananea tuvieron que lanzarse al mar: en tierra estaban constreñidos por las altas montañas que se erigían tras ellos. La leyenda del mapa indica las rutas comerciales y de exploración, aunque las que cruzan el Sahara son meras conjeturas. Se supone que hicieron escala en oasis que se han secado desde hace mucho tiempo, y que tales rutas eran más utilizadas por los nativos que llevaban mercancías a la costa que por los propios mercaderes cartagineses.

El período representado en el mapa se extiende aproximadamente desde el año 1300 hasta el 140 antes de nuestra era; ello nos permite incluir y localizar a pueblos como los hititas, cuyo imperio se desmoronó poco después del año 1200 a. de C., y los etruscos, el poderío de los cuales empezó a decaer después del año 500 a. de C.



La costa del Líbano proporciona algunos puertos, si bien sus abundantes arrecifes resultan peligrosos para las embarcaciones.

kilómetros de Sidón, fue excavada en 1970 y demostró ser un importante yacimiento arqueológico. Hoy día, aunque asoladas por griegos y romanos, así como por árabes y cruzados, las raíces de estas ciudades fenicias perviven en forma de viejas murallas, escaleras, cisternas, cimientos de templos, hoyos de tumbas e incluso astilleros pavimentados. El murmullo de los espectros de los mercaderes puede oírse todavía en estos lugares, mezclado con el rumor del tráfico y el chirriar de las jarcias, el tintineo de metales y los suspiros de admiración de quienes acudían desde muy lejos para adquirir, por el sistema de trueque, paños púrpura y relucientes baratijas.

¡Qué remotas son estas viejas ciudades fenicias, cuyos nombres se desvanecen en el tiempo como ecos de un gong: Oea, Utica, Hippo, en el Africa mediterránea; Motya, Lilybaeum (Marsala) y Panormus (Palermo), en Sicilia; Sulcis, en Cerdeña; Alalia, en Córcega; Abdera y Gades (Cádiz), en España, y finalmente, Mogador; remotísima, un sueño que se esfuma en la costa de Marruecos, aunque no se trata de un sueño puesto que allí existen aún reconocibles raíces fenicias. Son éstas sólo algunas de las múltiples colonias, grandes y pequeñas, con que los fenicios salpicaron su mundo, legándonos con ello los medios para empezar a responder a las preguntas acerca de quiénes eran los fenicios y qué hicieron.

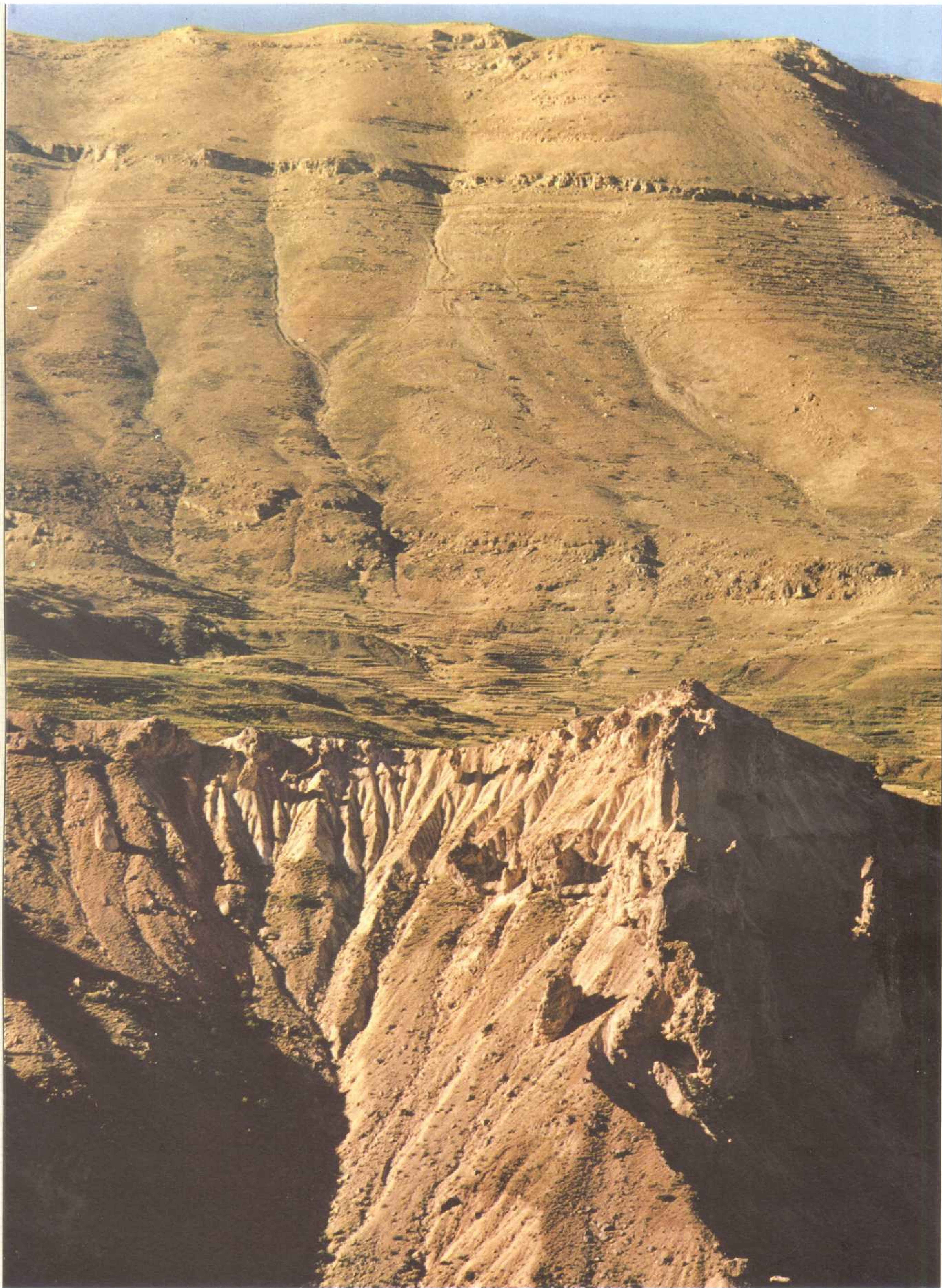
En cuanto a la pregunta de "quiénes eran", la respuesta es que los fenicios eran cananeos, uno de los muchos pueblos de lengua semítica que llevaban varios miles de años extendiéndose por el Próximo Oriente. Es difícil saber de dónde procedían todos esos pueblos, pero muchos eruditos opinan que representan las sucesivas olas en las que se expandieron las tribus de pastores procedentes de las regiones semidesérticas, tribus que, a lo largo de los siglos, abandonaron las enormes extensiones semiáridas del norte de Arabia para dirigirse por el este hasta el fértil valle Tigris-Eufrates, y por el oeste hasta el



Los cedros del Líbano proporcionaron a Biblos, Tiro y otras ciudades fenicias un producto de exportación inmensamente valioso.

Mediterráneo, por la zona que ahora comprende Siria, Líbano, Jordania e Israel. Así pues, la mayoría de los pueblos que llenaron las páginas de la historia primitiva del Próximo Oriente eran semitas: los babilonios, los asirios, los israelitas, los cananeos, los moabitas, los amoritas, los ammonitas, los amalequitas y otros cuya identidad no se conoce. Todos ellos eran los beneficiarios de dos "inventos" humanos muy importantes: la agricultura (el cultivo de las plantas silvestres) y la ganadería (la domesticación de animales salvajes); se cree que ambos tuvieron sus orígenes en el Próximo Oriente hace unos 10.000 años. Tales inventos contribuyeron a transformar radicalmente el modo de vida del hombre: éste había sido hasta entonces un cazador-recolector, totalmente dependiente de la abundancia que en cada estación hubiera de frutos, semillas y animales salvajes; en adelante, podría establecerse en un territorio como agricultor o como pastor, debiendo salir del poblado únicamente en busca de agua y alimento para sus animales. Al establecerse los poblados y ciudades, las sociedades se hicieron más complejas, y con el tiempo se transformaron en imperios poderosos. En los valles más estrechos de las regiones montañosas no existía ese incentivo de unirse; el terreno tendía a separar a las gentes. Así, en lugar de imperios surgieron ciudades-estado, cada una con su propio rey.

Por lo que se ha podido saber, fue alrededor del año 5000 ó 4000 antes de nuestra era cuando un grupo de semitas comenzaron a introducirse en lo que ahora es Líbano e Israel, unos 450 kilómetros de costa a lo largo del borde oriental del Mediterráneo, tras la cual había montañas y elevados valles. Esta zona, especialmente sus secciones interiores, es conocida por los lectores de la Biblia como la Tierra de Canaán. A lo largo de la costa existen excelentes puertos. También hay buenos terrenos costeros aptos para el cultivo, aunque no muchos, pues a escasos kilómetros se eleva una cadena de montañas pa-



Desde sus primeros tiempos, los antepasados de los fenicios se vieron constreñidos a vivir de cara al mar, por la cadena de montañas que se extendía tras ellos a lo largo del litoral cananeo. Varios siglos de intensa tala de árboles despojaron a las montañas de sus densos bosques de cedros y abetos, y por último de la capa superior del suelo. Aunque hoy están prácticamente yermas, el Gobierno libanés confía mejorar las laderas mediante la repoblación forestal.

ralela al mar. Allí se establecieron los primeros invasores cananeos que alcanzaron la costa marítima, bien desplazando a los habitantes aborígenes que vivían de la agricultura y la pesca, bien mezclándose con ellos. Los cananeos fundaron ciudades, aprendieron a construir barcos y a hacerse a la mar, y empezaron a traficar a lo largo del litoral con sus vecinos. Fueron estas gentes quienes llegaron a ser conocidas como los fenicios.

Una vez que los hemos identificado y situado, pasamos a la segunda pregunta: ¿Por qué durante tanto tiempo se ha sabido tan poco acerca de los fenicios? Una de las causas es el clima. El Líbano costero es bastante húmedo. Las inscripciones en los papiros desaparecen rápidamente; la madera se pudre; las tabletas de arcilla, a menos que estén sepultadas en la tierra, se desintegran. Incluso los monumentos o las inscripciones en piedra, si permanecen bastante tiempo expuestos al viento, la lluvia o las heladas, se vuelven borrosos y acaban siendo indescifrables. Por tanto, mientras los fenicios estuvieron sin duda unos mil años afanados en hacer cosas, guardando lo que hacían y anotándolo, los elementos, a su vez, se afanaban en destruirlas.

Una segunda causa está relacionada con la situación geográfica de las poblaciones costeras cananeas. Estas no sólo se hallaban estratégicamente emplazadas para el comercio, sino también para ser invadidas. Las fuerzas más poderosas de la época eran los imperios asirio y babilonio al este del Líbano, el imperio egipcio al sur y el imperio hitita en la altiplanicie turca –o Anatolia– al norte. Los tres eran potencias de tierra provistas de vastos ejércitos, pero sin flotas. Estaban separados unos de otros por un terreno escabroso y seco, desértico en su mayor parte. El único medio por el que podían comunicarse era estableciendo rutas de caravanas a través de pasos de montaña o avanzando por la costa cananea. Así, lograr el control de los puertos cananeos llegó a ser de capital importancia estratégica para colmar los sueños imperiales de los conquistadores babilonios o egipcios. En consecuencia, estos puertos, cada uno de los cuales constituía un pequeño reino independiente que vivía del comercio y trataba de subsistir por sí mismo, eran constantemente atacados, saqueados, arrasados y reconstruidos –sus posesiones eran pisoteadas, destrozadas, quemadas, robadas– para volver a usarlos una y otra vez.

Y eso no terminó con los babilonios y los egipcios. El centro del Levante se convirtió en campo de batalla para los persas, los griegos, los romanos, los emperadores bizantinos, los sarracenos, los cruzados, los turcos y, en tiempos más recientes, los ingleses, los alemanes y los franceses. No es de extrañar, pues, que a principios del siglo XIX, cuando los arqueólogos empezaron a ocuparse de esas misteriosas gentes que fueron los fenicios, apenas podían hallarse rastros suyos que estudiar. Pero cuando los eruditos comenzaron a excavar la tierra, comprobaron que tenían motivos para hacerlo.

Las cinco ciudades más importantes de la Fenicia oriental eran Arados, Biblos, Beritos (Beirut), Tiro y Sidón. Todas siguen habitadas hoy día, y entre los cascotes enterrados en torno a los bordes de las ciudades modernas, los arqueólogos, hace poco más de cien años, empezaron el lento redescubrimiento del pasado fenicio. Y aquí se da una circunstancia terriblemente frustradora. Aunque los fenicios viajaban y mercaban en barcos, durante más de un siglo de investigación arqueológica no apareció un solo barco en el lodo de un puerto fenicio o entre las ruinas de un astillero. No se halló una sola talla o dibujo fenicio de un barco. Por los datos que dejaron los fenicios, la extraordinaria operación mercantil llevada a cabo por estas hábiles gentes muy bien pudiera haberse emprendido en bandejas de hojalata. La falta de pruebas directas referentes a barcos fenicios terminó cuando los dos arqueólogos marinos, Bass y

Throckmorton, se sumergieron en 1960 para examinar los restos del naufragio del cabo Gelidonya *(páginas 27-31)*.

Al principio, por supuesto, ignoraban qué era lo que habían hallado. Siguiendo una regla que se observa hoy día en todo trabajo arqueológico consciente –ya se trate de excavaciones en cuevas prehistóricas, en ciudades en ruinas o en las profundidades del mar–, lo primero que hicieron Bass y Throckmorton fue realizar un plano del lugar del naufragio, registrando en él la posición exacta de cada objeto. Los eruditos reconocen hoy que tan importante es la situación precisa de un hallazgo como el objeto en sí. En este naufragio la distribución de las cosas en el fondo del mar indicaba claramente el tamaño del barco. Aunque su casco había desaparecido casi por completo, su contenido permanecía en el mismo orden y distribución en que había sido dispuesto, lo que permitió calcular que el barco debía de medir unos 18 metros de largo. Una vez realizado el plano del lugar, Bass y Throckmorton, junto con los miembros de un equipo arqueológico subacuático que ellos habían reunido y que se componía de veinte hombres, procedieron a retirar la carga y los fragmentos que quedaban del casco pedazo a pedazo. Todo estaba casi completamente incrustado en una capa gruesa dura como la roca, que había sido depositada por los organismos marinos a lo largo de los siglos; por ello los buceadores no podían identificar gran parte del material hasta que, desprendido a trozos y llevado a la superficie, le quitaban la incrustación.

Mientras lo limpiaban con el cincel, Bass y Throckmorton comprendieron en seguida que lo que habían descubierto era el barco de un forjador u hojalatero que viajaba acompañado de su tripulación. El grueso de la carga consistía en lingotes de cobre y estaño –las materias primas para fabricar el bronce–, además de restos de bronce que seguramente el forjador había conservado para emplearlos en la confección de los objetos de metal que necesitasen sus clientes en los puertos donde atracara.

Junto con las materias primas de un forjador estaban los útiles de su oficio: un yunque ancho y liso de piedra, dos martillos de piedra, una piedra de amolar, varias piedras para pulir los artículos de metal y un bloque de bronce con orificios para hacer alambre. La forma y las marcas de estos instrumentos y lingotes indicaban que procedían de la cercana isla de Chipre. Bass creyó primero que se trataba de un barco chipriota, pero resultó no serlo. Cuando él y Throckmorton hubieron sacado más cosas a la superficie, comprobaron que empezaban a reunir una reducida y patética colección de efectos personales. Estaba claro que eran fenicios: varios escarabeos, un sello cilíndrico (para firmar las tabletas de arcilla), algunos morteros y martillos de piedra, además de una serie de pesas para servir como contrapeso en la balanza, todo ello de origen cananeo.

Estos sencillos artículos proporcionan algunos indicios acerca de la vida de un mercader-artesano cananeo. Dado que a bordo se disponía de las materias primas y de los instrumentos para fabricar dichas mercancías, parece evidente que se trataba de un taller ambulante, que pertenecía a un artesano navegante o había sido arrendado por él, quien acaso transportaba consigo todos sus bienes terrenales. No sabemos si tenía socios ni cuántos hombres componían su tripulación. Sólo sabemos que comían aceitunas; entre los restos del naufragio se halló un pequeño montón de huesecillos de aceituna. ¿Cuándo comieron esas aceitunas? Alrededor del año 1200 antes de nuestra era; la datación mediante el carbono-14 y el estilo de los objetos hallados a bordo indican esa fecha.

En términos de historia fenicia, es una fecha muy problemática. Por esa época sitúan los eruditos la metamorfosis que transformó a la Canaán costera en



La primitiva tradición de la que brotaron el arte y la cultura fenicios puede vislumbrarse en esta cabeza en bronce de un hombre, hallada en 1936 en Ugarit, una ciudad protofenicia. Antiguamente un próspero centro mercantil con lazos comerciales que la unían a Grecia y Creta, Ugarit fue saqueada en el año 1234 a. de J.C. El propietario de esta cabeza probablemente fue un orfebre o un tratante en metales que la utilizó como contrapeso de la balanza.

Fenicia. En esta fase histórica aún no aparece en la costa libanesa ninguna raza, ningún pueblo, ninguna cultura, ningún sistema de vida que estén plenamente conformados y claramente definidos.

En la historia de la costa libanesa, los especialistas identifican como cananeo el período anterior a los años 1100 ó 1200 antes de nuestra era. Después de aquella fecha, los eruditos están dispuestos a identificar a los pueblos costeros cananeos como fenicios. Lo que determinó el cambio de nombre fue una serie de acontecimientos que no tuvieron lugar en Canaán, sino en Egipto, en el mundo egeo de los griegos de la Edad del Bronce y en la altiplanicie de Anatolia. En todos estos lugares ocurrían grandes desórdenes políticos. Los gobernantes subían al poder y caían, y los imperios se desmoronaban.

Los cananeos, hasta entonces más o menos confinados en sus casas por sus poderosos vecinos, de pronto se vieron libres de ese constreñimiento. Empezaron a extenderse, primero con cautela, luego con una audacia y rapidez cada vez mayores, en el vacío dejado por sus postrados vecinos. Al cabo de un tiempo asombrosamente breve, aquellos comerciantes costeros locales se habían transformado en intrépidos mercaderes y navegantes con una red de factorías por todo el Mediterráneo. La existencia de esa red mercantil es la clave para la identificación de los fenicios como pueblo reconocible, aunque debemos recalcar que ellos no se llamaban a sí mismos fenicios. Por eso el naufragio de Gelidonya resulta tan interesante: es una pequeña pero positiva prueba de las costumbres marítimas y mercantiles de alguien que habitaba en la costa por la época en que empezaba a poder ser llamado "fenicio". Por el año 1000 antes de nuestra era no habría existido duda alguna acerca de quién era un fenicio. Los parientes y descendientes del hojalatero del naufragio de Gelidonya se habían extendido muy lejos. Se habían dirigido rumbo al sur, rebasando el delta del Nilo hasta más

allá de Egipto, para establecer colonias a lo largo de la costa norte de África. Al cabo de unos cuantos siglos, se hallaban por doquier. Fundaron Cartago, y se aseguraron puntos de apoyo en Malta, Sicilia, Cerdeña, Córcega, las islas Baleares y España. Incluso emprendieron expediciones por el Atlántico.

El momento en que ocurrió la transformación de la Canaán costera en Fenicia tiene decisiva importancia para comprender la historia de los fenicios. Desgraciadamente, los expertos no están de acuerdo en cuanto a su fecha exacta. Algunos piensan que el nombre "Fenicia" puede ser aplicado desde el año 1200 antes de nuestra era e incluso antes. Otros sitúan el cambio en el año 1000 antes de nuestra era y no admiten que el naufragio de Gelidonya sea fenicio. Yo acepto la fecha más antigua –y, por consiguiente, que el naufragio es efectivamente fenicio–, pues parece lógico suponer que los mercaderes marítimos cananeos habían empezado ya a realizar importantes viajes comerciales y que el naufragio de Gelidonya así lo prueba. Es muy improbable que la única o la más remota expedición de un mercader cananeo hubiera terminado en desastre y que los resultados de ese único desastre se hubieran conservado para ser descubiertos hoy día. En otras palabras, el naufragio de Gelidonya parece ser un síntoma de que ya se había emprendido una actividad mucho mayor y que seguramente ésta se desplegaba ya en diversas direcciones.

Sea como fuere, no cabe la menor duda de que las posibilidades que se le ofrecían a un comerciante cananeo después del año 1100 antes de nuestra era diferían por completo de las que se le ofrecían antes del año 1200. En efecto, antes del año 1200 un mercader de Biblos, contemplando el mar y rascándose la cabeza mientras pensaba cómo desarrollar un ventajoso negocio de exportación-importación, disponía de limitadas opciones. Podía inclinarse por Egipto y negociar en términos egipcios. O podía inclinarse por el oeste, donde había otro espléndido mercado: el mundo insular del Egeo, en el que dos pueblos griegos, los minoicos y los micénicos, fabricaban y distribuían soberbios artículos comerciales, especialmente vasijas de barro y objetos de metal con incrustaciones. ¿A qué más podía aspirar un pequeño comerciante costero que a extenderse por ese mundo de islas? Tenían muchos y muy buenos puertos, productos locales y agua potable, y apenas se requería más de un día de navegación favorable para que un buque fuera de una resguardada orilla a otra.

Desafortunadamente para los sueños del comerciante cananeo, ese mundo le estaba cerrado. Creta, una isla de casi 350 kilómetros de longitud, se alzaba como una barrera a la entrada del Egeo. Creta era la base central de los artífices de la primera auténtica potencia naval de la historia. Todo el Egeo era su lago particular. Sus gentes, los minoicos, controlaban el comercio con las ciudades de la costa jónica y con todas las islas del Egeo. Traficaban con los antepasados de Agamenón y de Néstor en Grecia. Llegaron hasta Troya y más allá. Franquearon el cuello de botella por el que se penetra en el mar Negro, que se abre hacia el este como una cornucopia, para mercar con los jinetes de las estepas rusas, con los escitas, con los partos y con muchos pueblos de nombre desconocido que se extendían por una vasta tierra que alcanzaba hasta nadie sabía dónde.

Los minoicos eran gentes poderosas. Si un comerciante cananeo se atrevía a asomarse al lago minoico, lo hacía no sin saber el riesgo a que se exponía. Lo más seguro es que tuviera que aceptar en su propio puerto natal los privilegios comerciales minoicos. Todo ello podía disuadirle de emprender algo más ambicioso que el comercio costero local, convirtiéndole en poco más que un encargado de transportar mercancías, que él enviaba a Egipto o cargaba para el largo viaje a campo traviesa por los montes del Líbano para llegar por fin a Babilonia o Nínive.

Así se desarrolló el comercio durante muchos siglos en ciudades como Biblos: por el sur hasta Egipto, por el este hasta Mesopotamia. Luego, hacia el año 1400 antes de nuestra era, se inició una serie de desórdenes políticos que conmovieron este mundo comercial, relativamente estable. Los griegos micénicos lograron dominar a Creta y el imperio marítimo minoico desapareció, dejando tras sí únicamente palacios abrasados y el resplandor de glorias pasadas. La ocupación griega duró unos 200 años y luego, a su vez, se desmoronó. Las ciudades griegas del continente fueron saqueadas una tras otra.

No está del todo claro cómo sucedió esto. Algunos historiadores creen que el desorden se originó internamente y que la civilización micénica llevaba en sí misma los gérmenes de su destrucción. Otros creen que fue víctima de sucesivas invasiones por parte de un pueblo emparentado con los griegos y conocido como los dorios, que afluían del norte. En cualquier caso, la Edad del Bronce estaba llegando a su fin, y se disipó en medio de una serie de convulsiones cuyas ondas expansivas recorrieron todo el mundo mediterráneo. Los llamados "pueblos del mar", procedentes del norte, de Creta y de otras islas, invadieron Jonia y quizás incluso aplastaran al imperio hitita. También aparecieron en las costas del Líbano y Siria, unos huyendo despavoridos y otros en calidad de invasores deseosos de conquistar otro lugar y ocuparlo.

En la confusión imperante por el año 1200 antes de nuestra era, la piratería llegó a ser un modo de vida para muchos pueblos. Una vez quebrantado el dominio minoico, los bandidos se multiplicaron como cucarachas en todos los rincones costeros. Dedicábanse a saquear ciudades de la costa, y sus ambiciones crecían al ritmo con que lo hacían sus triunfos. Unieron sus fuerzas. Sus siniestras flotas se ampliaron y partieron en busca de piezas mayores. Algunos expertos creen que el asedio de Troya no fue más que una gigantesca expedición pirata de los griegos de la Edad del Bronce, que reaccionaban contra las cada vez más caóticas condiciones imperantes en el Egeo. En el año 1200 antes de nuestra era, los palacios de Creta fueron devastados por segunda vez y ya no se volvieron a edificar. Las gentes de la costa se retiraron tierra adentro, para alzar sus ciudadelas sobre riscos más seguros.

En este mundo de cambios caóticos, los comerciantes cananeos comenzaron a emerger como fenicios. Sus puertos manifestaban de pronto un señalado incremento en vigor e iniciativa, y dos de ellos –Sidón y Tiro– llegarían a tener largas y brillantes historias. Este florecimiento en la costa tuvo lugar cuando en todas partes existía un vacío de poder. Las flotas piratas no eran ya más que bandas locales. El poder marítimo minoico y micénico se había venido abajo. Las cenizas del imperio hitita humeaban aún. Egipto cayó en un largo declive y perdió para siempre su hegemonía sobre los cananeos; en lugar de obtener de Biblos un cumplido tributo anual en forma de madera, como había hecho en tiempos pasados, Egipto se veía obligado a adquirir madera a precios cada vez más elevados.

La importancia que ello tuvo para Biblos –y, por extensión, para los demás puertos y sus gobernantes– fue decisiva.

Difícilmente habrá mejor manera de contemplar este fenómeno que a través de dos reyes de Biblos: Rib-Addi (que gobernó hacia el año 1375 antes de nuestra era) y Zakar-Baal (que gobernó hacia el año 1075 antes de nuestra era). El primero fue, inconfundiblemente, un rey cananeo de la costa; el último, también inconfundiblemente, fenicio.

El mundo de Rib-Addi, a la par que sus ideas, estaba dominado por Egipto desde hacía tiempo. Durante más de un milenio de sucesivos períodos de auge y de decadencia, Egipto había sido el mayor



poder del mundo antiguo. Si bien nunca llegó a ser una destacada potencia naval, atravesó varios períodos de gran expansión militar en tierra, adueñándose de toda la costa cananea y exigiendo tributo a sus puertos. Durante muchos siglos Egipto se sirvió de éstos como fuentes de provisiones y como bases para las campañas que emprendía contra los imperios mesopotámicos de Asiria y Babilonia, más al este. A cambio, ofrecía a los puertos cananeos protección contra otros invasores.

En esta prolongada relación, los vínculos más duraderos y estrechos eran los que unían a Egipto y Biblos. Biblos era para Egipto la mayor fuente abastecedora de madera selecta –principalmente cedros del Líbano, que crecían en densas arboledas en las laderas de las montañas que se elevaban detrás de Biblos–. Los egipcios los consumían en tal cantidad –para fabricar muebles, paneles de habitaciones y, especialmente, barcazas fluviales utilizadas en ceremonias– que los barcos enviados desde el Nilo para recoger esta madera eran conocidos como "barcos de Biblos". Los egipcios pagaban a buen precio la madera de cedro de Biblos, agasajaban a sus reyes con presentes de cofres tallados y bustos en piedra inscritos con el sello personal del faraón. A cambio, los reyes de Biblos eran extremadamente leales con los egipcios.

Sin embargo, el eje cananeo-egipcio padecía un problema fundamental: mientras Egipto era poderoso, casi no existía la amenaza de una invasión; cuando se debilitaba y surgían las amenazas, no podía ayudar a sus aliados. Los esforzados puertecillos cananeos tenían que resolver los disturbios locales como mejor podían. Estaban continuamente bajo el ojo rapaz de los hititas, pueblo poderoso y aguerrido que los observaba desde las alturas de Anatolia, al norte. Más tarde serían asaltados una y otra vez por los asirios y los babilonios, procedentes del este. Rib-Addi tuvo la mala fortuna de ocupar el trono de Biblos en un período de debilidad egipcia. El faraón

La industria maderera, de la que dependía gran parte de la riqueza fenicia, está ilustrada en este relieve asirio en alabastro, que muestra tres barcos mercantes fenicios de proa y popa elevadas. Grandes troncos son subidos a bordo, y otros son remolcados.

reinante por aquel tiempo era Amenhotep III, sucedido por su hijo, un fanático religioso llamado Akhenatón. Este último decidió imponer la idea de un solo dios, Atón, a la sociedad egipcia, con una larga tradición de numerosos dioses. Ello provocó una convulsión en Egipto e hizo que Akhenatón tuviera tales conflictos con la clase sacerdotal, firmemente arraigada, que durante varios años apenas si tuvo tiempo para ocuparse de los asuntos externos. El dominio egipcio sobre la costa cananea perdió vigor. Nutridas cuadrillas de bandidos errantes empezaron a contratarse como mercenarios al estallar los hasta entonces latentes conflictos entre las ciudades, conflictos que la presencia egipcia había mantenido anteriormente controlados. Lo que era peor aún, los hititas fomentaban estas disputas con el fin a largo plazo de apropiarse de todo el Levante.

Fue durante este revuelto período cuando Rib-Addi decidió un buen día dictar una carta que fue debidamente transcrita en una tableta de arcilla y enviada a Egipto. Esto lo sabemos porque dicha carta se ha conservado milagrosamente. Fue hallada en Egipto en 1887 en un lugar llamado Amarna, junto con otras 63 escritas por Rib-Addi y unas 300 más de otros personajes. Esta colección de tabletas de arcilla resultó ser parte de los archivos reales de Akhenatón y su padre. Se trata de una extraordinaria colección que contiene la correspondencia enviada al faraón por los reyes de Asiria y Babilonia sobre cuestiones de estado, así como por los hititas y los pequeños reinos tributarios cananeos. Pero de entre todos los escritores de las cartas, Rib-Addi era el más impertinente.

Tenía motivos para ello. Dos príncipes amoritas vecinos, Abdi-Ashirta y más tarde su hijo Aziru, se habían buscado el apoyo de las bandas mercenarias locales y conspiraban abiertamente con los hititas mientras seguían declarando su lealtad a Egipto. Desde el punto de vista de alguien como Rib-Addi, cuya suerte estaba estrechamente unida a la de Egipto, esto representaba una traición de la peor ralea. También era para él motivo de peligro, puesto que si la conspiración prosperaba, él se vería en una espinosa situación, por su fidelidad a Egipto, sin que nadie pudiera sacarle del apuro. Por consiguiente, despachó un aluvión de cartas a Egipto, al principio advirtiendo al faraón acerca de los traidores amoritas, más adelante –cuando los conspiradores empezaron a tomar ciudades y a deponer a los gobernantes locales– implorando su ayuda. Pidió soldados, caballos y, cuando el pérfido Aziru tuvo suficiente fuerza incluso para sitiar la ciudad de Biblos, alimentos. Nada recibió.

Seguidamente brotó una facción de traidores dentro de los mismos muros de la ciudad. "Mis puertas han aceptado sobornos", escribió Rib-Addi muerto de pánico; y en su carta explicaba que, si no recibía ayuda inmediata, posiblemente tendría que huir de Biblos. Al no obtener respuesta de Egipto, envió a su hermana y a los hijos de ésta más al sur, a Tiro, para ponerlos a salvo. Pero Tiro acabó poniéndose del lado de los otros, y los miembros de la familia real fueron asesinados.

Por entonces, la obstinada lealtad de Rib-Addi le había colocado en una situación de extremo peligro. Desesperado, insinuó astutamente al faraón que pensaba cambiar de bando; su esposa y todos sus cortesanos le recomendaban que se uniera a Aziru. Cuando ni siquiera con esto obtuvo una respuesta provechosa, Rib-Addi, como último recurso, marchó al vecino Beritos para pedir ayuda. De regreso a Biblos, comprobó que su propio hermano había desertado y tomado la ciudad; sus puertas estaban ahora cerradas para él.

La última carta de Rib-Addi a Akhenatón le informa de que ya no tiene a quien acudir, y de que sus enemigos tratan de convencer al rey de Beritos para que le entregue a Aziru.

Suponemos que eso debió de suceder, puesto que Rib-Addi desapareció, sin que nunca más volviera a saberse de él. Podemos deducir que Aziru lo atrapó y lo hizo asesinar, puesto que otra carta de las halladas en Amarna, escrita por un preeminente ciudadano de Biblos, informa al faraón de que Aziru es un temible canalla a cuyas manos han muerto varios reyes, entre ellos uno de Biblos.

La correspondencia de Amarna es una de las más interesantes y reveladoras –y también de las más dolorosas– de todo el legado de material relacionado con los fenicios y sus antepasados. Expone crudamente, en tabletas de arcilla de aspecto inocente, lo resbaladizo del terreno que pisaba el inseguro rey cananeo que las escribió. Una situación sombría también para otros como él, aunque su historia no se conserva, que acosados por las circunstancias tuvieron que decidirse y acaso vacilaran ante la alternativa de negociar o pelear. Continuamente debían orientar sus velas, no sólo al fuerte viento egipcio que soplaba. del sur y al viento hitita que soplaba del norte, sino a las rachas polvorientas que enfrentaban a los vecinos una y otra vez.

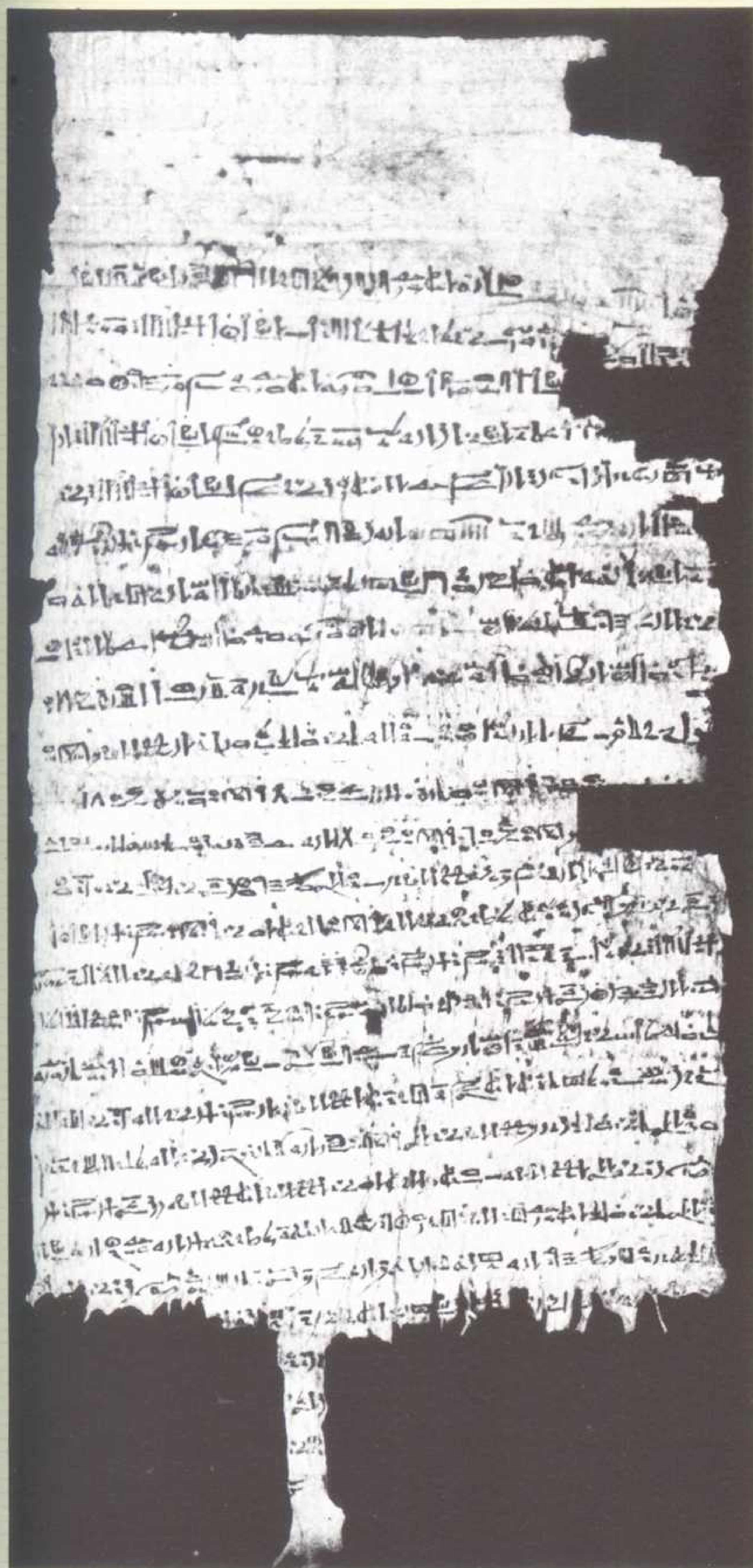
Pero si damos un salto de unos 300 años, nos encontramos con una Biblos distinta. Egipto, antaño poderoso, se ha hundido todavía más en el declive. Los fieles príncipes cananeos como Rib-Addi han sido sustituidos por reyes fenicios independientes, siendo este cambio revelado por otro fascinante documento: un papiro egipcio que data de hacia el año 1100 antes de nuestra era y que describe las peripecias de un mensajero enviado por Tebas para negociar con el rey Zakar-Baal de Biblos la compra de madera de cedro, madera que necesitaba el faraón para hacer una barcaza ceremonial en honor del dios Amón. En tiempos pasados, cuando los insignificantes príncipes cananeos debían afanarse para estar en gracia con los egipcios, podemos tener la certeza de que la llegada de un agente de compra egipcio habría causado un tremendo alboroto. Es fácil imaginarse las reverencias y agasajos que le harían los tratantes en madera, y hasta quizás el mismo rey local.

¡Qué diferente era ahora la experiencia del agente egipcio, cuyo nombre era Wen-Amón! Las antiguas visitas, llenas de pompa y halagos, habíanse desvanecido arrastradas por la corriente. No había siquiera una nave oficial egipcia para trasladar a Wen-Amón; éste había tenido que viajar en un buque sirio, y los ladrones le robaron la mayor parte de su dinero durante la travesía. Al desembarcar en Biblos, nadie había acudido para cumplimentarle. Por el contrario, el rey Zakar-Baal no sólo se negó a recibirle, sino que ordenó a Wen-Amón que se fuera. Durante 29 días seguidos el rey envió al puerto lacónicos mensajes ordenando a Wen-Amón que se marchara inmediatamente. La única razón por la que Wen-Amón no lo hacía, era porque no encontraba barco alguno en que partir.

Tal vez Zakar-Baal estaba expresando un embriagador sentido de independencia fenicia; o, a un nivel más práctico, quizá se había enterado de que a Wen-Amón le habían robado durante el viaje y apenas le quedaba dinero con que comprar madera, y mucho menos para hacer un presente al rey.

Sea por el motivo que fuere, el caso es que Wen-Amón seguía estrujándose las manos en el puerto, sin saber qué hacer, cuando casualmente un joven cortesano de Zakar-Baal cayó en una especie de trance religioso, durante el cual le habló una voz diciéndole que el rey debería recibir al agente de compra egipcio. Así que Wen-Amón tuvo su entrevista con Zakar-Baal, a quien halló en un aposento de la planta superior de su palacio, "de espaldas a una ventana de forma que las olas del extenso mar sirio rompían enfrente de su cogote".

Este pasaje revelador nos indica que los palacios en las primitivas ciudades fenicias tenían más de una



Las peripecias de Wen-Amón, un desafortunado agente enviado desde Egipto para comprar madera al rey Zakar-Baal de Biblos, están descritas en este papiro, que data del siglo XI a. de J.C. Descubierto en Egipto, fue adquirido y publicado por un egiptólogo ruso llamado Vladimir Golenischeff en 1899, en una época en que los coleccionistas se apoderaban ávidamente de los tesoros arqueológicos de Egipto. Actualmente se encuentra en el museo de Bellas Artes de Moscú.

planta, que disponían de ventanas y que estaban construidos muy cerca del agua. Las ruinas de la antigua Biblos tienden a confirmar esto. Yacen en un amasijo de viejos muros y cimientos sobre una punta de tierra que se proyecta hacia el mar. La costa es abrupta y rocosa, las viejas fortificaciones están junto al agua, y es posible que el palacio de un rey interesado en el comercio marítimo se levantara dentro de las murallas, posiblemente dominando un protegido puertecillo que todavía se conserva. Cuando hacía mal tiempo, la tormenta impulsada por los fuertes vientos del oeste habría hecho que las olas rompieran contra esos peñascos. La rociada bien podía alcanzar la planta superior, para relucir al sol tras la cabeza de un rey sentado de espaldas a la luz: posición ideal para desconcertar a un suplicante.

La recepción que el rey dispensó a Wen-Amón fue fría. Se limitó a decirle: "Te enviaré madera si así lo quieres, pero habrás de pagar por ella, y a mí no me parece que tengas dinero suficiente." A continuación, sacaría unos rollos de papiro en los que venían anotadas anteriores transacciones de madera. También esta referencia resulta reveladora: indica que los registros de Biblos se anotaban en papiros, y no en tabletas de arcilla. Así mismo, confirma que Egipto llevaba ya varios años comprando madera (no tomándola como tributo), y a unos precios que hicieron estremecer al desdichado Wen-Amón, cuya bolsa, ya flaca al partir, había quedado casi vacía a consecuencia del robo.

Wen-Amón trató de recordar a Zakar-Baal la larga y estrecha amistad de los dos países, así como la importancia del gran dios Amón. Nada de ello impresionó lo más mínimo a Zakar-Baal. Por fin, éste accedió a cargar tanta madera como pudiera pagar Wen-Amón, ni una tabla más. Luego, clavó su fría y real mirada en el agente egipcio y dijo: "Como verás, siguiendo el ejemplo de mis antepasados, yo he cumplido con los encargos (sustanciosas remisiones

de madera) que se me han hecho, pese a que tú no me has ofrecido lo que me habrían ofrecido tus antepasados (presentes y retribuciones). ... Yo ni siquiera he hecho contigo lo que se hizo con los mensajeros de Ka-em Waset, a quienes se les retuvo diecisiete años en esta tierra. Murieron (y fueron enterrados aquí)."

Se ofreció a mostrar a Wen-Amón las tumbas de los infortunados mensajeros, y comenzó a hablar sobre otros agentes egipcios a quienes había detenido hasta que también murieron. Wen-Amón, totalmente acobardado, suplicó que no le mostrara las tumbas y envió recado al faraón solicitando más fondos. A su debido tiempo recibió varias tinajas de oro y plata, 10 piezas de lino egipcio, 500 rollos de papiro, 10 piezas de ropa de suntuoso lino, así como 500 pieles de vaca, 500 cuerdas, 20 sacos de lentejas y 5 cestos de pescado. Incluso recibió lentejas y pescado para él. Con esto pudo completar su adquisición de madera. Su leyenda relata las dificultades que tuvo al partir de Biblos –fue capturado por unos piratas, naufragó en Chipre–. No sabemos qué fue del desgraciado Wen-Amón: las últimas secciones del papiro que completan su historia no han sido halladas.

Es menester detenerse un momento para comparar a Rib-Addi con Zakar-Baal. ¡Qué contraste hay entre esos dos reyes de Biblos, separados tan sólo por 300 años! Sin embargo, para los primeros fenicios, esos 300 años señalan la diferencia entre la dependencia y la independencia. Rib-Addi es un suplicante, un rey que busca apoyo. No obstante su carácter resuelto y sus idas y venidas, sabe que el verdadero poder reside en otra parte y que, a menos que obtenga ayuda, se hundirá. Sus cartas están salpicadas de "Mi señor, esto" y "Mi señor, lo de más allá": "Sepa mi señor que yo estoy dispuesto a morir por él. Mientras yo esté en esta ciudad, la protegeré para mi señor, y mi corazón está al servicio de mi rey, mi señor."

Zakar-Baal se sostiene firmemente y por sí mismo. Negociará con los egipcios si le conviene; de no ser así, no lo hará –y le tiene sin cuidado que el enviado egipcio se pudra para siempre en una mazmorra–. Zakar-Baal y los demás príncipes fenicios que ahora aparecen cual jefes de las diversas ciudades costeras son los sobrevivientes, las gentes más voluntariosas, sagaces, complacientes y dominantes de sus sociedades. Estas son las características que los han llevado al poder. Han sobrevivido a 10 generaciones de disturbios. El poder emana de ellos. Se lo han ganado y saben cómo utilizarlo. Y lo utilizarán por espacio de casi mil años.

Rescate del primer naufragio que se conoce

El único barco de carga fenicio que se conoce –y el más antiguo naufragio descubierto en el Mediterráneo– fue hallado y explorado en 1960 por dos estadounidenses, George Bass y Peter Throckmorton. El estudio de este naufragio demostró que se trataba del barco de un tratante de metales que probablemente se dirigía rumbo al oeste hacia el año 1200 antes de nuestra era con un cargamento de lingotes de cobre y artículos de bronce y estaño. Según parece, a causa de una tormenta el barco encalló a poca distancia de la costa turca, cerca del cabo Gelidonya, hizo agua y se hundió. Sin embargo, la carga no se volcó ni se desparramó, pues el casco se deslizó con todas sus mercancías por un escarpado declive bajo el agua y quedó detenido a unos 30 metros bajo la superficie. Para rescatar el cargamento, los buceadores tuvieron que trabajar entre agitadas corrientes a una profundidad que limitaba su tiempo de permanencia en el agua.

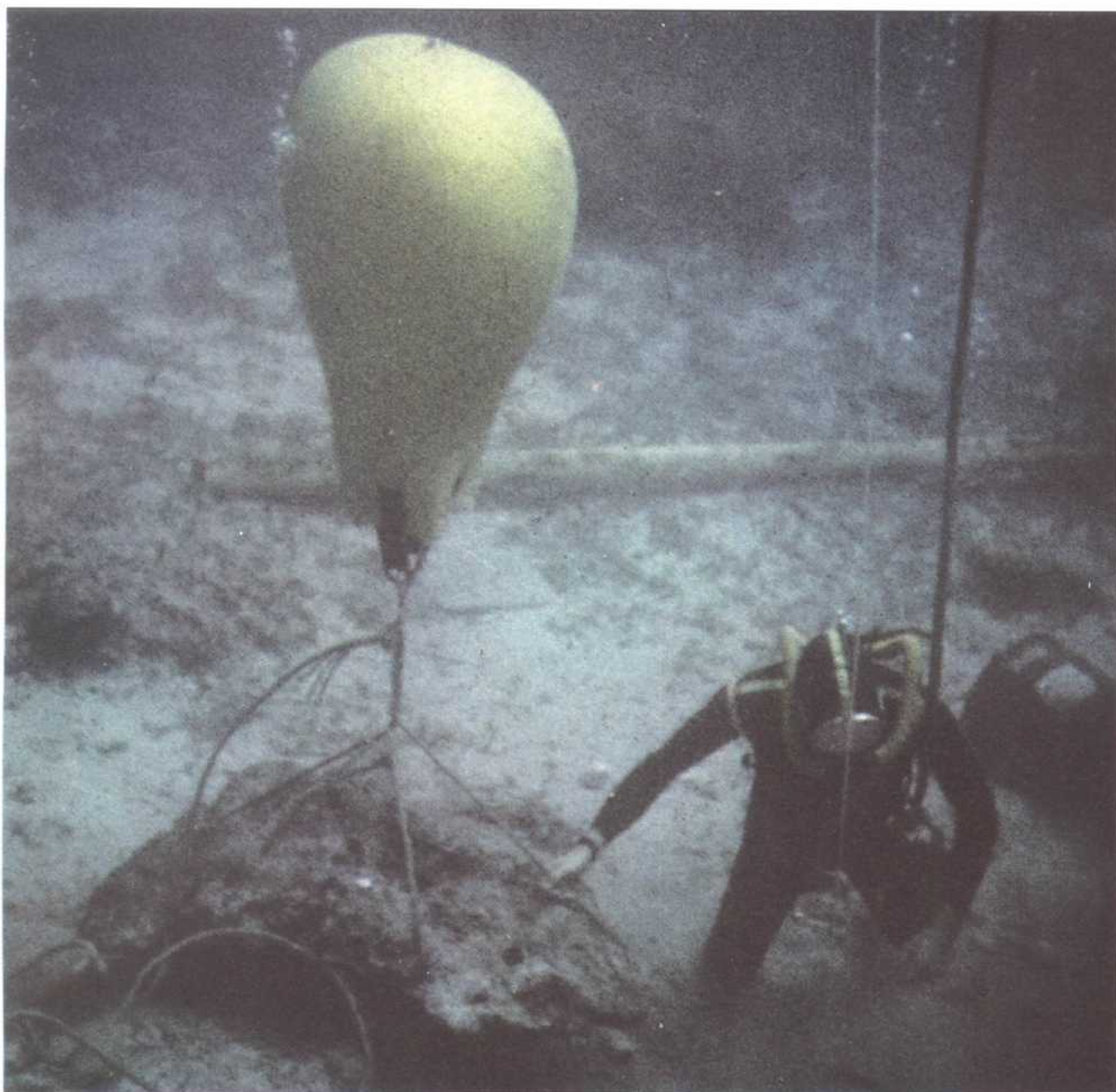
La expedición de 1960 utilizó como embarcación de superficie un bote de pesca de esponjas turco, que disponía de un potente malacate. Aquí aparece izando unos lingotes de cobre, adheridos entre sí por los sedimentos marinos, del buque, de 3.200 años de antigüedad, que yace en el fondo.



Problemas en el reconocimiento y rescate

El barco naufragado en el cabo Gelidonya estaba cubierto por una gruesa capa de sedimentos marinos. Al principio sólo algunos de los objetos que yacían en el fondo podían ser considerados obra humana; pero, a medida que los buceadores fueron familiarizándose con su descubrimiento, comprendieron que muchas de las "rocas" que yacían a su alrededor bajo aquella azulada luz se debían a la mano del hombre.

Los arqueólogos tuvieron que idear nuevos sistemas para señalar la situación de cada pieza hallada, y para llevar luego a la superficie los grandes y pesados bloques que los sedimentos habían soldado entre sí. Una vez en tierra, los hallazgos fueron minuciosamente separados en fragmentos más pequeños y limpiados con el cincel para descubrir qué había en el interior de la costra que los recubría. Este laborioso proceso puso al descubierto artículos tales como lingotes, un sello, una lámpara, abalorios, pesos y medidas, yunques, instrumentos de metal, cascos de cerámica y trozos del propio barco.





El alzar pesados trozos de material desde el fondo del mar planteaba graves problemas: en primer lugar, el manejo de grandes pesos bajo el agua; y además, el riesgo de que una carga se escurriese y aplastara a otros artefactos. Una solución: un globo que ayudara a subir las cargas flotando hasta la superficie.



Antes de subir los hallazgos a la superficie, se trazaba un detallado plano señalando el lugar exacto en que se había descubierto cada objeto del naufragio. Aquí vemos a un dibujante haciendo un bosquejo de las posiciones de unas estacas colocadas en la bodega del barco para disminuir el roce entre los artículos del cargamento.

Uno de los submarinistas de la expedición deja su martillo para recoger unos pequeños objetos ocultos bajo una pila de lingotes. La barra bicolor, a la izquierda debajo de sus aletas, facilitó la tarea de señalar meticulosamente el lugar de cada objeto descubierto.

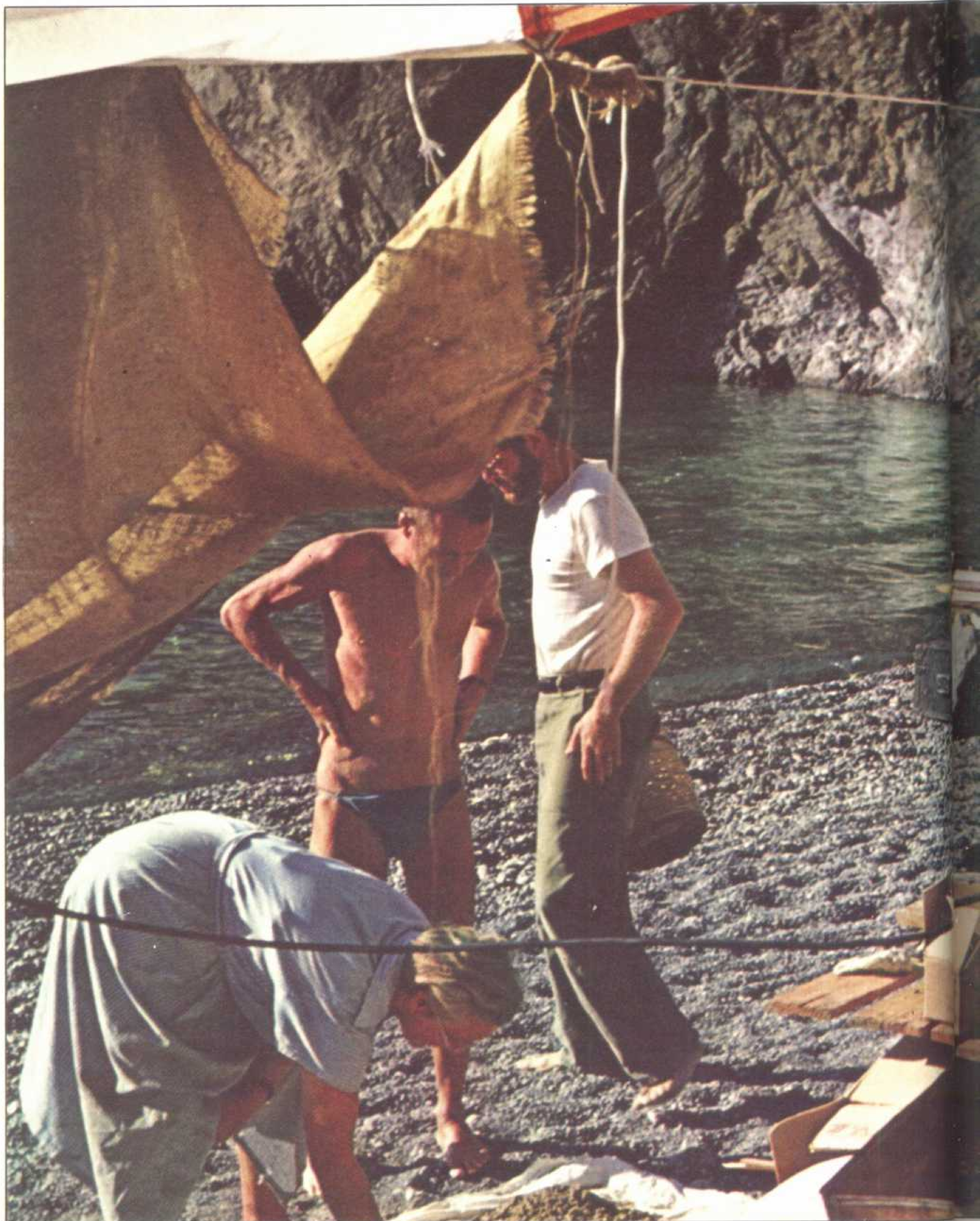


Reuniendo los pedazos sobre una playa rocosa

Las dificultades halladas bajo el agua no fueron menores que las que se plantearon en el campamento. Las temperaturas en la angosta playa llegaron a los 40° C. Las moscas picaban implacablemente y obligaron a los científicos a protegerse con redes mientras trabajaban. A finales de verano se desencadenaron tormentas que inundaron la playa y dejaron a su paso grandes montones de arena. De vez en cuando caían piedras de los riscos, y siempre existía la amenaza de desprendimientos provocados por la lluvia. A pesar de todas las dificultades, la carga fue subida a la superficie, limpiada y clasificada. El grupo más numeroso de objetos estaba compuesto por 34 lingotes de cobre, denominados *piel de buey* por su forma. Algunos estaban intactos. Otros –debido a que yacían junto a barras de estaño– estaban parcialmente corroídos por efectos de la electrólisis, resultado de la acción del agua salada sobre los dos metales.

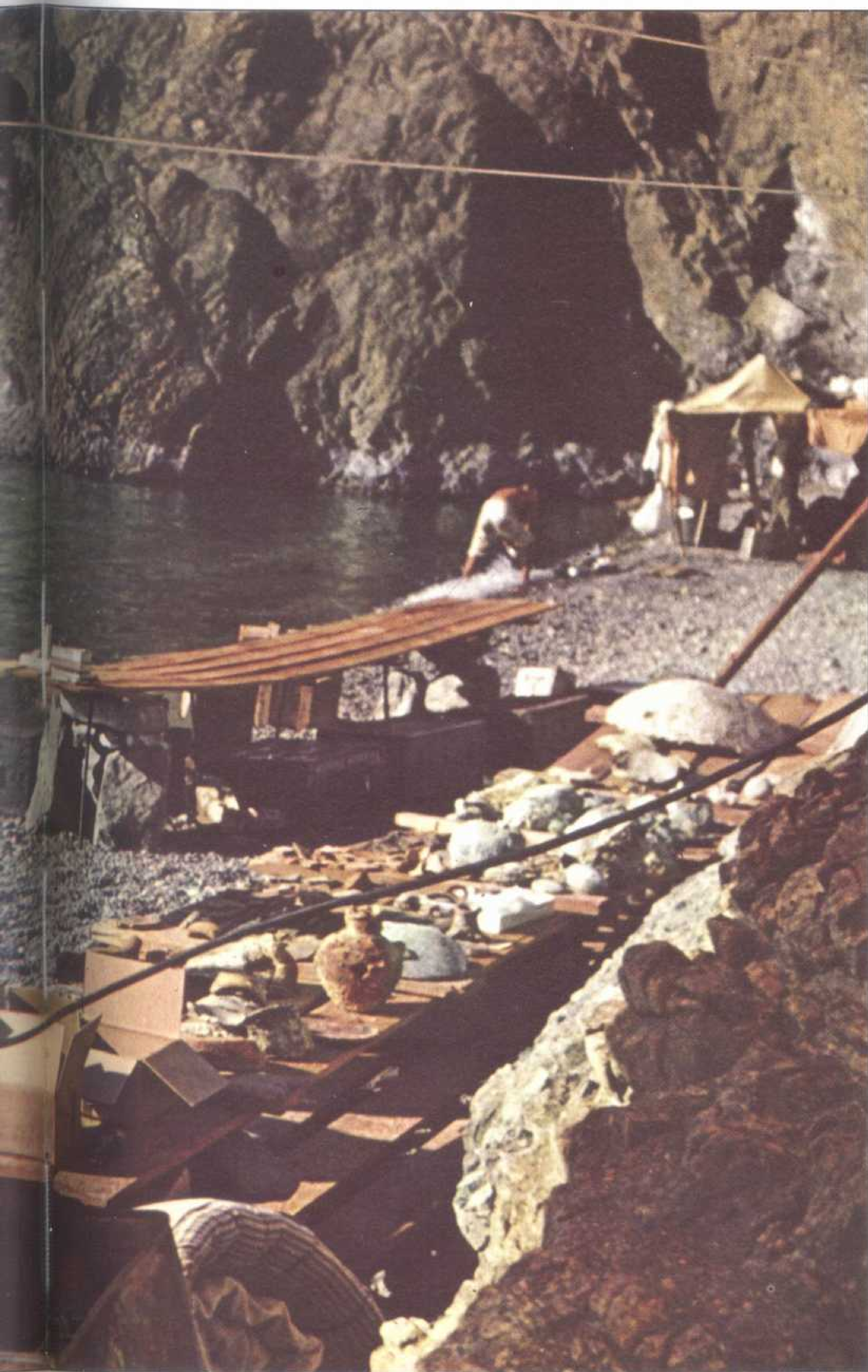


Varios lingotes, soldados en un solo bloque por la costra, yacen en la cubierta de la embarcación. Para desprender los fragmentos del fondo rocoso se utilizó un "gato" de automóvil, poniendo un exquisito cuidado en no partir los lingotes.





George Bass (arriba, a la izquierda) y Peter Throckmorton examinan algunos de los 34 lingotes de cobre. Su forma de pellejo de buey era común en la Edad del Bronce debido a su facilidad de manejo, no –como creen algunos– porque cada lingote valiese un buey.



Una vez libres de su costra, los artefactos son extendidos sobre la playa para su estudio. En primer término, una mujer examina los restos del fondo en busca de pequeños objetos tales como escarabeos. Al fondo, la mesa de comer y la cocina de la expedición.

Capítulo segundo: Navíos en el antiguo Mediterráneo



Los navíos fósiles (empleando este término muy libremente), como los fósiles humanos, son extremadamente raros. La madera se descompone tan rápidamente como los huesos y, al igual que éstos, requiere la protección de algo que la preserve: las aguas estancadas de un pantano donde las plantas puedan depositarse para formar turba; el apacible brazo de mar de un puerto o bahía, preferentemente en la desembocadura de un río que con su continua aportación de légamo irá cubriendo poco a poco el fondo del puerto; un punto en la costa donde una combinación de corrientes oceánicas y tormentas pueda desplazar grandes cantidades de arena.

En el Mediterráneo hace tiempo que los aficionados practican la prospección subacuática, facilitada en los últimos años por la introducción de la escafandra autónoma. En consecuencia, los naufragios más conocidos y accesibles del mundo clásico han sido desplazados del lugar donde se hallaban y saqueados de forma que son prácticamente inservibles para el estudio arqueológico. Es comprensible la emoción que experimenta el submarinista aficionado al dar con un grupo de tinajas de vino que yacen entre un montón de cuadernas medio sepultadas, así como la irresistible tentación de tomar un par de tinajas o de maderos para llevárselos, quizás a otro continente, y exponerlos en la repisa de la chimenea.

No obstante, tal pillaje destruye un tesoro mucho mayor. La tinaja de vino, por hermosa e interesante que resulte, o el madero carcomido –pese a las fantasías que puede evocar– únicamente conservan su verdadero valor en el contexto de todos los objetos y partes del buque que los rodean. En sí, no son más que una curiosidad.

Por ello la aparición de una parte de un barco, en 1971, al dragar arena en aguas poco profundas cerca de Marsala, en el extremo occidental de Sicilia, ha originado una conmoción entre los arqueólogos marinos, especialmente entre los interesados en la historia naval fenicia. En efecto, existen muchas posibilidades de que el navío sea cartaginés. Además, desde un principio, su estudio se ha desarrollado bajo la protección y dirección de un equipo de arqueólogos submarinos profesionales encabezado por una inglesa, Honor Frost *(página 35).*

Frost es una experimentada submarinista que ha trabajado en el Mediterráneo durante muchos años. Tiene un contrato en exclusiva con el Gobierno italiano para investigar el naufragio de Isola Lunga, así llamado por su proximidad a la isla de este nombre. Y si bien transcurrirán muchos años antes que el equipo de Frost pueda interpretar plenamente sus hallazgos, las pruebas aparecidas hasta ahora prometen nuevos conocimientos sobre los métodos de construcción y sobre el uso de los últimos barcos fenicios.

Para empezar, existe la posibilidad de que el casco de Isola Lunga, que data del siglo III antes de nuestra era, sea un buque de guerra –muy distinto del naufragado en el cabo Gelidonya, descrito en el capítulo primero, que es un barco de carga–. El de Gelidonya procede del este, de Biblos o tal vez de Tiro; es relativamente pequeño y data de hacia el año 1200 antes de nuestra era. El de Isola Lunga proviene de la Fenicia occidental, tiene un tamaño tres veces mayor, y es unos mil años más joven.

Una vez retirado el manto de arena que cubre el buque de Isola Lunga, cada una de sus partes es me-

Es muy raro hallar buenas representaciones de barcos fenicios. Esta, en la que se ve un navío de guerra, es una de las mejores. Procedente de un bajorrelieve mural asirio esculpido hacia el año 700 antes de nuestra era, muestra un birreme, esto es, una embarcación propulsada por dos órdenes de remos. Su cubierta superior, o puente, está revestida de escudos y en ella se apostaban los arqueros y soldados. De su proa sobresale un largo y afilado espolón para embestir a los barcos enemigos.

ticulosamente situada en el plano, numerada, subida y colocada en unos tanques de agua dulce en el Museo de Palermo. Allí permanecerán en remojo durante tres años para que desaparezca toda huella de sal antes de ser impregnadas con un producto químico a fin de preservarlas. A continuación, se intentará reunir las piezas del buque naufragado para exponerlas en el Museo.

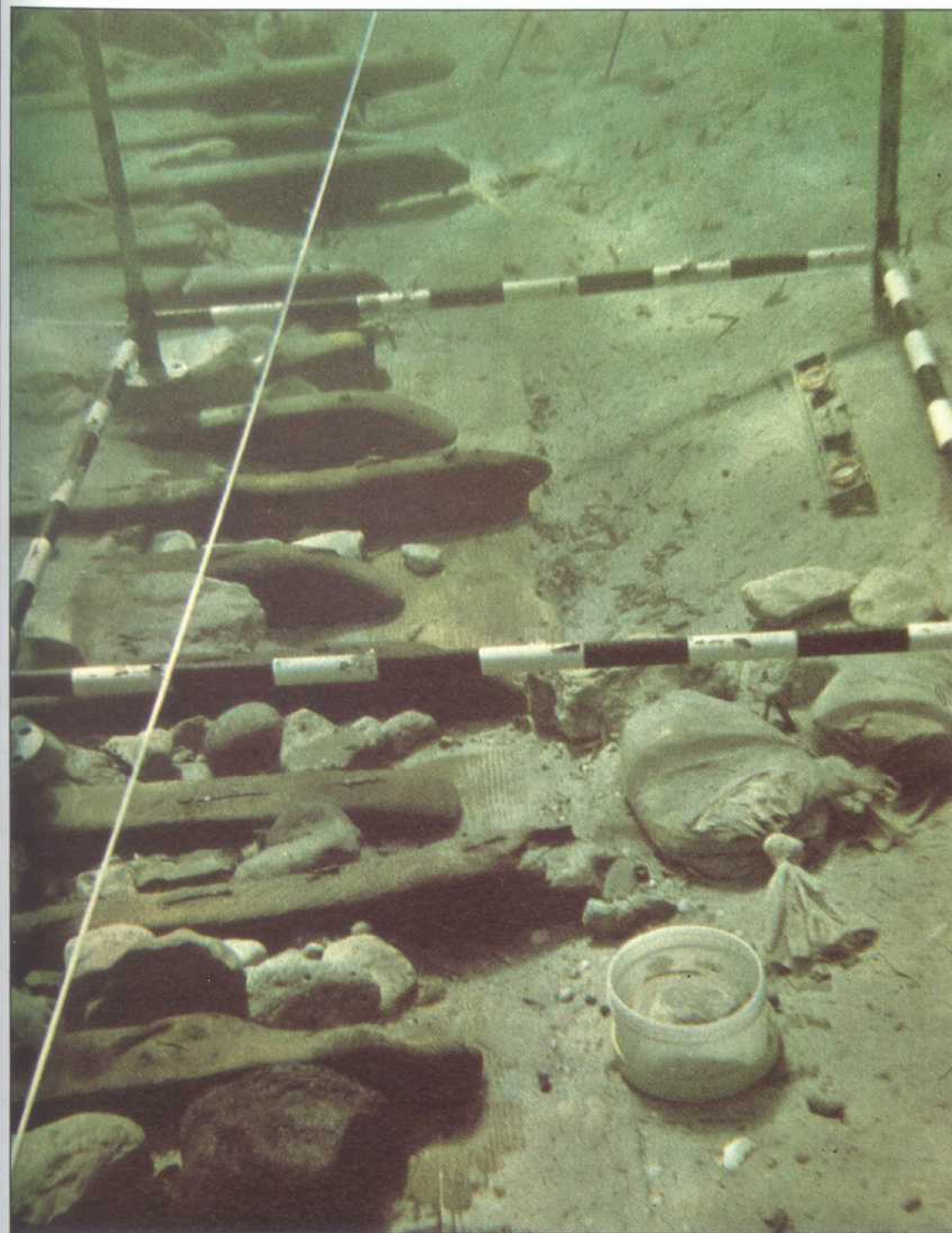
La reconstrucción exacta de cascos antiguos es prácticamente imposible. Cuando un barco de madera se hunde, el paso del tiempo hace que sus cuadernas se separen, debido a una paulatina descomposición, al movimiento del agua y al peso de su propia carga o del lastre. Acaba desparramándose por el fondo del mar, y es difícil reconstruir sus contornos y dimensiones originales. Este problema se ha acentuado en lo tocante a naufragios clásicos, por la ausencia total de las extremidades de los buques. Se desconoce el motivo por el que las proas y popas son más propensas a la desintegración que las secciones centrales del navío; acaso se deba a que están menos recubiertas por la arena protectora. Pero el caso es que ni la proa ni la popa de un naufragio clásico, entre los cientos que salpican los fondos mediterráneos, había sido recobrada hasta descubrirse el casco de Isola Lunga.

Aquí se halló la extremidad de un navío bien conservada, a la que todavía hay adheridos fragmentos protectores de revestimiento de plomo, junto con pedazos del relleno de paño que había sido colocado debajo del plomo, todo ello sujeto por tachuelas de cobre clavadas aún en la madera. Frost cree que se trata de una popa, aunque no podrá estar segura hasta descubrir el resto del barco. Sea lo que fuere, el hallazgo es inapreciable, puesto que su forma proporcionará tal vez indicios suficientes para señalar la proporción en que se ensancha el casco. Una vez que esto se sepa y se relacione con la longitud total del casco (en este caso, probablemente, de unos 27 metros), podrá calcularse la extensión de su manga y curvas transversales con bastante exactitud. Por ello, Frost opina que, una vez deducida la forma verdadera del buque de Isola Lunga, podrá afirmarse con bastante seguridad que se trataba efectivamente de un barco de guerra, suponiendo que todo su casco resulte alargado y estrecho. Esto demostraría que el barco fue diseñado para ser veloz, propulsado por múltiples remos.

Además de uno de sus extremos, el casco de Isola Lunga ha proporcionado trozos de superestructura (también por primera vez en los naufragios clásicos) y buen número de cuadernas y tablones, los cuales presentan esmeradas junturas de caja y espiga que revelan cómo fue ensamblada la tablazón. Frost confía en que las nuevas recuperaciones incluirán algunas secciones de la cubierta, más tablones y –con mucha suerte– algunos bancos de remeros. De descubrirse este material y encajarse de modo coherente, acaso Frost consiga resolver un enigma que ha venido atormentando a los arqueólogos marinos desde que empezaron a pensar en ello: ¿Cómo eran impelidos los antiguos buques de guerra dotados de más de un orden de remos? ¿Cómo iban sentados los remeros?

El buque de guerra usual en el siglo III antes de nuestra era fue el trirreme, con tres órdenes de remos. Por aquella época, las flotas de todas las potencias navales incluían trirremes. Algunas pinturas murales y frescos muestran ilustraciones de los mismos. Han sido hallados incluso en vasijas de barro y en relieves esculpidos en templos.

Pero sus detalles, especialmente sus instalaciones interiores, no aparecen ilustradas claramente en ningún sitio. Por consiguiente, nadie sabe con certeza cómo iban colocados los remeros de estas tres hileras de remos. Si los estudios de Frost permiten arrojar alguna luz sobre el "problema de los trirremes", ello supondrá un importante logro.



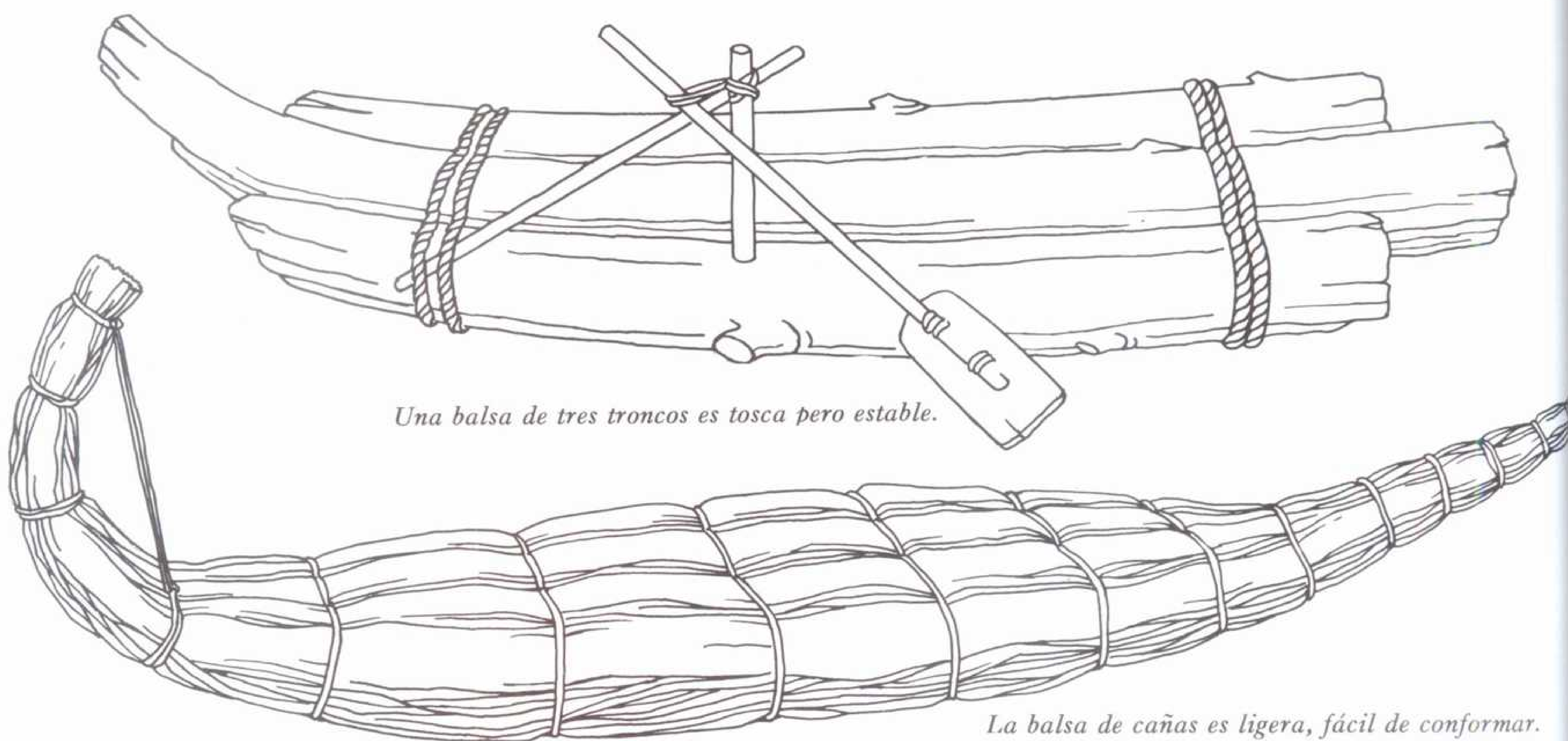
Un raro hallazgo en aguas sicilianas

Los únicos restos conocidos de lo que se cree que pudiera ser un buque de guerra cartaginés están sepultados en la arena bajo tres metros de agua en Isola Lunga, al oeste de Sicilia. Un equipo de arqueólogos, encabezado por la submarinista inglesa Honor Frost, está investigando el casco desde que fue descubierto por una draga en 1971. A diferencia de otros cascos antiguos, no ha sido saqueado; el equipo confía en que, durante los próximos años, aprenderán en él muchas cosas acerca de los barcos con varias hileras de remos. Si fuera posible identificar el origen de las rocas que sirvieron de lastre, las cuales se encuentran a su alrededor, y de los abarrotes –palos, hojas, ramas de diversas especies– recogidos en el sitio de donde zarpó y utilizados para proteger el casco de las rocas que servían de lastre, tal vez podrían los arqueólogos deducir de dónde zarpó este buque. Aunque la madera del barco ha sido ya identificada –roble, arce y pino–, este dato no contribuye a dilucidar su puerto de partida, ya que seguramente el carpintero de ribera importó la madera de lejanos lugares.



Retirada la arena en torno al casco de Isola Lunga, se descubrió parte de su quilla, un par de docenas de cuadernas y unos fragmentos de la tablazón (foto superior). Los tubos de metal negros y blancos han sido dispuestos en el fondo del mar en forma de cuadrícula para localizar con exactitud las secciones del barco antes de llevarlas a tierra. Lo que parece ser el codaste del barco, que sobresalía de la arena (foto inferior), fue lo que llevó al descubrimiento del casco. Es la única extremidad de un barco antiguo que ha sido hallada. El revestimiento de plomo y los clavos de cobre que lo sujetaban permanecen todavía en su lugar.

De la balsa de troncos a una auténtica embarcación



Una balsa de tres troncos es tosca pero estable.

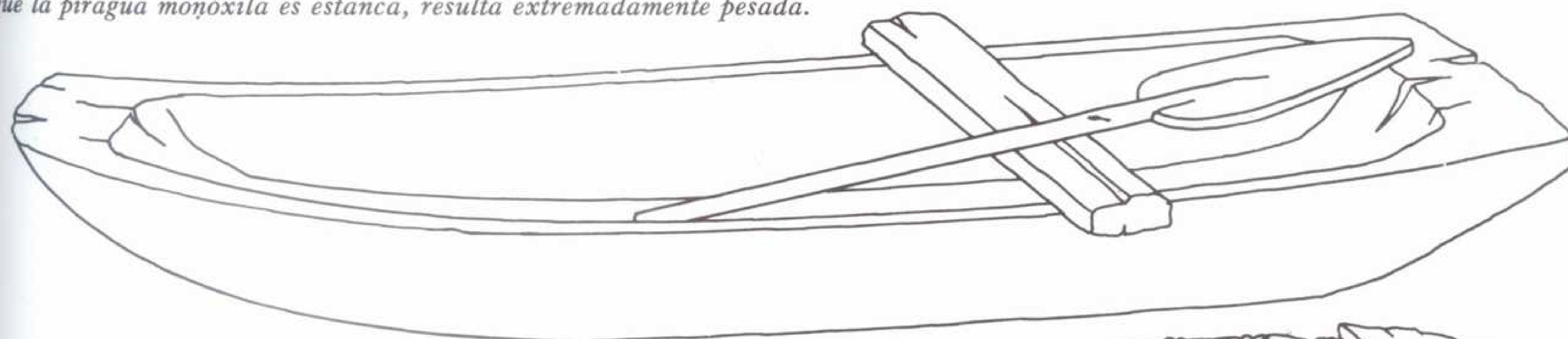
La balsa de cañas es ligera, fácil de conformar.

Quizá pueda también Frost establecer sin duda alguna que el barco es efectivamente cartaginés y no romano, como sostienen algunos eruditos. El más contundente argumento de Frost parece ser el descubrimiento de una serie de señales de carpintero, por lo visto basadas en el alfabeto fenicio, pintadas en algunos de los maderos del barco. Las señales fueron fácilmente advertidas por los submarinistas, y aunque con el tiempo se han desteñido, fueron copiadas, mientras aún estaban claras, por un experto encargado de estudiarlas. Hasta la fecha se han descubierto más de cien señales de carpintero, que representan 10 de las 22 letras del alfabeto fenicio. Según Frost, esto hace que el origen cartaginés del buque sea indudable. Otros arqueólogos no están tan seguros de ello, ni creen que lo que Frost ha descubierto sea un barco de guerra. El historiador naval Lionel Casson, señala que los barcos de guerra casi nunca transportaban lastre; esta carga suplementaria los habría hecho demasiado pesados, y además no era necesaria para la estabilidad de aquellas embarcaciones, diseñadas con un centro de gravedad bajo. Casson ha señalado, así mismo, que el revestimiento de plomo era característico de los barcos de carga. Pero Frost se mantiene firme en sus trece. Ella cree que la forma del barco corroborará su opinión. De estar ella en lo cierto, así será, sin duda.

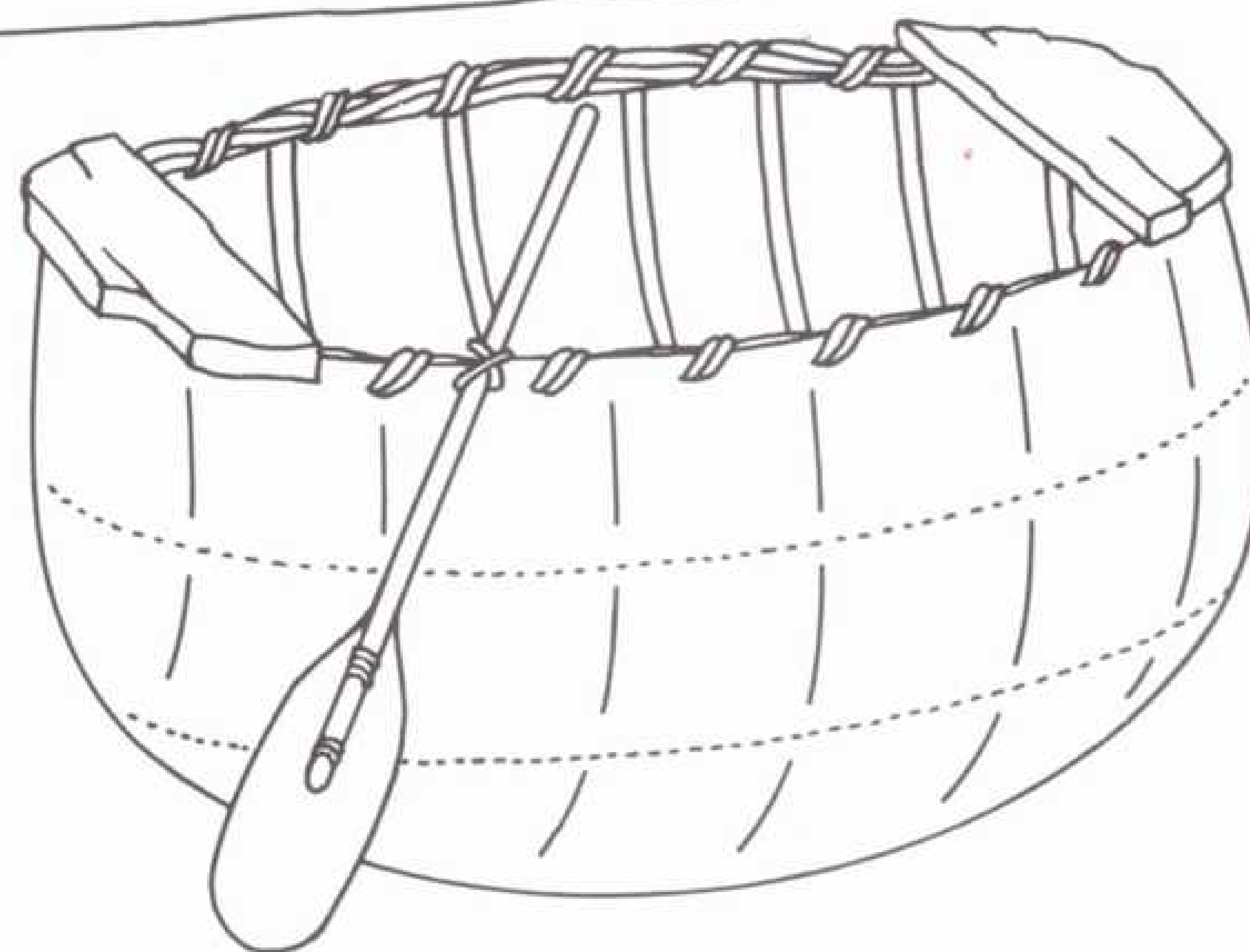
Entre tanto, Frost aduce que las señales indican una cierta producción en serie. Es sabido que los cartagineses solían construir grandes flotas en poco tiempo con el fin de hacer frente a las urgencias políticas del momento. La manera más rápida y sensata de hacerlo habría sido, naturalmente, el construir naves de tamaño estándar y mantener un nutrido depósito prefabricado de tablón "A", tablón "B", cuadernas "C", etc.

Cabe también especular acerca de dónde fue construido el navío. Los indicios, en este caso, son las piedras utilizadas como lastre y los abarrotes colocados debajo de esas piedras para impedir que perforasen el fondo del casco. El lastre, que está siendo estudiado por un geólogo, parece consistir en roca volcánica procedente de Pantelleria, una isla cerca de Sicilia, dominada por los cartagineses. Los abarrotes han resultado ser una interesante mezcla de astillas, cáscaras de nueces y cierta cantidad de ramas

Aunque la piragua monóxila es estanca, resulta extremadamente pesada.



Lo más adecuado: una barquilla confeccionada a base de cubrir con cuero una armazón de madera.



La primera forma de embarcación fue, sin duda, el tronco: el hombre vio troncos deslizándose por los ríos y enseguida pensó aprovechar esta flotabilidad. El paso siguiente sería ligar varios troncos para transportar una carga. En el Nilo, se disponían haces de papiro con el mismo propósito. El tronco vaciado, que ofrecía protección y una mayor flotabilidad, vino más tarde. Pero el vaciar un tronco era una tarea penosa y, por supuesto, imposible en los lugares desprovistos de troncos. Al añadirse pellejos o pequeñas tablas a una armazón de madera, nació propiamente el barco.

y hojas de árboles tan diversos como el roble, el arce, el pistachero y el olivo –en total una docena de variedades–. Si puede hallarse un lugar donde todas ellas crezcan abundantemente y donde también exista una gran cantidad del tipo de piedra empleada como lastre, será lógico deducir que el buque de Isola Lunga fue construido y botado ahí.

Parece que será posible descubrir su lugar de origen porque la nave era nueva y su calafateo no se había secado del todo cuando fue botada; los abarrotes, por otra parte, eran también recientes –plantas que acababan de ser recogidas–. Si el barco hubiera sido viejo, habría resultado mucho más difícil determinar su origen, puesto que los abarrotes eran cambiados de vez en cuando y no habría medio de saber de dónde provenían.

¿Cómo y cuándo empezó a haber barcos? El hombre es un animal terrestre. A diferencia de lo que ocurre a la mayoría de mamíferos, la natación no es algo innato en él. Un hombre que no haya aprendido a nadar y caiga al agua, lo más probable es que se ahogue. Y, sin embargo, en todas las sociedades que se han desarrollado cerca del agua el hombre ha aprendido a navegar perfectamente en toda suerte de embarcaciones.

El barco más antiguo descubierto hasta la fecha data de hacia el año 6000 antes de nuestra era: son los restos de una piragua de madera exhumada en un pantano de Holanda. La representación más antigua que se conoce de un barco es mucho más moderna. Data de hacia el año 3400 antes de nuestra era y es la ilustración de una embarcación fluvial egipcia, bastante perfeccionada, con varios remos o canaletes a cada lado. Por el año 3000 antes de nuestra era, algunos objetos de barro de las islas del mar Egeo comienzan a mostrar embarcaciones: en ellos hay dibujos garabateados de una nave baja y alargada provista de numerosos remos. Una embarcación muy ambiciosa que, sin duda, podía navegar de isla en isla.

Tanto la piragua de Holanda como la nave mediterránea son, evidentemente, productos de una larga evolución a partir de formas más primitivas. Pero aquí nos topamos con uno de los enigmáticos problemas que surgen al tratar de desentrañar los confusos orígenes de alguno de los inventos hechos por

el hombre. La más antigua prueba de tales inventos –una prueba definitiva, que un científico escrupuloso pueda aceptar– suele consistir en un artefacto bastante complejo. Lo que ocurrió antes es cuestión de conjeturas. Con todo, debe darse por supuesta una larga historia previa.

El vehículo acuático más sencillo es el tronco. Y la balsa puede considerarse una simple extensión de tal idea. Varios troncos atados proporcionarán una plataforma más estable y a prueba de agua que un solo tronco, un artefacto en el que un hombre podría sentarse en lugar de tener que ir agarrado a él.

La piragua monóxila, construida vaciando un tronco, es ya un artefacto más perfeccionado que una balsa. Esta última se basa en su evidente flotabilidad (flota, luego me sostendrá); en cambio, la piragua debe formar una concavidad que desplaza el agua, es en este desplazamiento en lo que se basa para poder flotar y transportar cosas. Puede ser un tronco vaciado, tan delgado y ligero como permita la tecnología disponible, o bien puede consistir en una piel impermeable estirada sobre una armazón de ramas combadas; el principio es idéntico. Pero en ambos casos se trata de una noción mucho más avanzada que la de la balsa. No obstante, tanto la piragua como la balsa son susceptibles de evolucionar considerablemente... Ambas formas se desarrollaron en el Mediterráneo, y es posible seguir las huellas de tal desarrollo.

La historia aparece con mayor claridad en Egipto, donde, gracias a la extrema sequedad del clima, se han conservado gran número de pinturas sepulcrales, papiros, bajorrelieves y modelos reales de una amplia variedad de barcos. El Nilo era la fuente de vida de Egipto, además de su vía de comunicación; por ello, sus barcos siguieron la evolución más adecuada a las condiciones fluviales. Las primeras embarcaciones fluviales de los egipcios fueron las balsas. Eran de todos los tamaños y estaban hechas con haces de cañas de papiro, dado que la madera de calidad era escasa. Más adelante, hubo demanda de embarcaciones mayores y más duraderas, especialmente para el traslado por el río de pesadas cargas de piedra destinada a la construcción; y entonces los egipcios crearon embarcaciones en toda regla, algunas de considerable tamaño, casi todas ellas hechas con madera de acacia local.

La madera de acacia es un material pobre. Aunque bastante dura, los árboles suelen ser pequeños y torcidos, y proporcionan sólo tablas cortas y estrechas. Por consiguiente, un barco fluvial egipcio, fuera del tamaño que fuere, debía parecer un galimatías flotante, con sus cuantiosos y pequeños maderos esmeradamente unidos, los extremos sujetos mediante clavijas de madera y los costados unidos por espigas en forma de reloj de arena, algo así como la ensambladura a cola de milano de un cajón de escritorio.

Este método de construcción, aunque ingenioso, resulta extremadamente complicado y muy débil; es apto para las tranquilas aguas de un río, pero no para hacerse a la mar. Es interesante observar que, cuando los egipcios empezaron a explorar aguas más agitadas, se vieron obligados a reforzar sus barcos.

Un problema que debieron resolver fue el del arqueado del barco: la proa y la popa, largas y sobresalientes, tendían a inclinarse hacia abajo. El embate de las olas del océano aprovecharía esa debilidad, incluso hasta el extremo de quebrantar el espinazo de un barco y hundirlo. Puesto que las embarcaciones fluviales egipcias tenían largas y elevadas proas para poder subir por las riberas de los ríos, el problema era grave. Fue resuelto de modo muy ingenioso, tal como aparece ilustrado en numerosos bajorrelieves egipcios. Una cuerda pesada y de múltiples cabos era sujetada a la proa y la popa; en medio del buque, la cuerda pasaba sobre un par de postes en forma de muleta que sobresalían 2 metros por encima de la cubierta. Al insertar una barra a través de los ca-

bos de la cuerda y retorcerla, el capitán del navío disponía de un torniquete con el que tensar la cuerda y mantener la proa y la popa a la altura necesaria. Este torniquete aumentaba la rigidez del casco en general.

Sin duda, los cananeos de la costa del Líbano, a quienes los egipcios habían empezado a visitar el año 3000 antes de nuestra era para conseguir madera, tuvieron numerosas oportunidades de examinar a fondo los barcos con este tipo de torniquete y tomar nota de las útiles mejoras que sus visitantes habían ideado en materia de construcción de cascos. No tenemos prueba alguna de que los cananeos dispusieran ya de embarcaciones propias en esta temprana fecha. Pero su proximidad al mar hace que ello sea probable. En tal caso, lo más seguro es que no copiaran los modelos egipcios, ya que conocerían un método diferente, y mejor, de construcción de barcos.

Por la época en que los egipcios subían a Biblos en sus típicos barcos, otros pueblos –los griegos minoicos y micénicos– bajaban hasta Biblos desde el noroeste en buques largos, estrechos y mejor construidos: eran, esencialmente, largas piraguas con los costados pronunciados hacia arriba mediante tablas para aumentar la capacidad. Al evolucionar este tipo de embarcación, el tronco vaciado –que había constituido originalmente el barco mismo– quedó reducido en tamaño y función a una quilla larga y rígida a la que se sujetaban los costados añadidos.

Así, los ciudadanos de un lugar como Biblos pudieron comparar desde muy temprano dos sistemas básicamente distintos de construcción naval. Los egipcios construyeron primero un casco formado por numerosas piezas y más tarde añadieron cuadernas y bancos de remeros –y posiblemente una pieza reforzante a lo largo del fondo–. Los griegos primero colocaron esa pieza reforzante –la quilla– y luego aseguraron la tablazón a la misma. Este último método de construcción de buques es muy superior al métodó egipcio y se ha venido practicando hasta los tiempos modernos. Lo que lo hacía posible, por supuesto, era el poder disponer de grandes árboles, que en Egipto escaseaban. Puesto que los cananeos costeros poseían abundante y excelente madera para las resistentes quillas que requerían los barcos que se hacían a la mar, resulta lógico pensar que siguieron la tradición egea en lugar de la egipcia.

Puede parecer lógico, pero, teniendo en cuenta lo que sabemos hoy día, no es seguro. El legado egeo primitivo es mucho más escaso que el egipcio. Nada sobrevive de cerca del año 3000 antes de nuestra era, excepto esos enigmáticos dibujos garabateados que aparecen en los cascos de cerámica y su tosquedad sólo nos permite decir que los barcos tenían remos y unas rodas muy elevadas como proa. ¿O se trata de la popa? Los expertos no están completamente seguros, aunque sospechan que deben de ser proas porque algunas tienen mascarones en forma de pez señalando hacia delante. Los barcos de épocas posteriores, que están mejor documentados, suelen tener en sus proas algún que otro objeto esculpido: aves, peces, cabezas de animales. Muchos tenían grandes ojos pintados a ambos lados de la proa. El propósito de estos adornos era contribuir a que el buque "viera" su rumbo o avanzara más rápidamente.

Las ilustraciones de buques que se puedan identificar claramente como minoicos no empezaron a aparecer hasta aproximadamente el año 2000 antes de nuestra era. Entonces, de repente, aparecieron en gran cantidad. Los minoicos eran excelentes alfareros, y muchas de sus jarras y tinajas están decoradas con pinturas de barcos. También grababan enormes cantidades de pequeños sellos personales. Eran éstos las "firmas" o emblemas de identificación de los individuos, y se utilizaban ampliamente para firmar las tabletas de arcilla.

Los sellos minoicos, casi nunca de más de 5 cen-



tímetros de largo, estaban exquisitamente tallados en piedra muy dura. Incluso hoy día es posible obtener con ellos nítidas impresiones. Los que representaban barcos muestran embarcaciones de un tipo característico. El casco era bastante redondeado, levantado a cada extremo, para así poder navegar por mar. En el centro tenía un mástil provisto de cuerdas con las que izar y orientar la vela. En los siglos que habían de seguir, los buques de este tipo surcaron todo el Mediterráneo. Lo más probable es que fuera este modelo el que los mercaderes protofenicios copiaron para sus naves. En efecto, la más antigua ilustración conocida de un barco fenicio *(página 32)*, esculpida en la pared de un palacio asirio hacia el año 700 antes de nuestra era, guarda un estrecho parecido con los minoicos, que tenían mil años más.

En resumen, podemos afirmar que el prototipo del barco fenicio fue, probablemente, un navío de casco redondeado y fuerte quilla derivado de los modelos egeos. Hacia el año 2000 antes de nuestra era, quizás incluso antes, los antepasados de los fenicios lo empleaban para la navegación de cabotaje. Sin ninguna duda, su uso era ya corriente en el año 1500 antes de nuestra era. Se impulsaba mediante velas o remos, o mediante ambos sistemas; las primeras serían el medio propulsor principal en los barcos de carga, y los segundos propulsarían perfectamente los buques de guerra.

¿De dónde procedían esas velas y esos remos? Es ésta otra pregunta sumamente enigmática y escurridiza. El remo fue, sin duda, precedido por el canalete, y el bogar con canaletes es tal vez tan antiguo como las propias embarcaciones. Los primeros hombres que utilizaron balsas de troncos para cruzar largos ríos comprendieron enseguida que podían propulsarlas mejor con palos anchos y planos que con las manos. Muy pronto, según las pruebas del arte mural y de los modelos a escala, los egipcios emplearon canaletes con anchas palas.

Al cabo de un tiempo, algún genio inventó el remo. Acaso no parezca un descubrimiento muy importante, pero sí lo fue. El remo proporciona mucha más potencia que el canalete, porque el remero utiliza un fulcro: un escálamo, una cuerda formando una lazada, una chumacera o simplemente un orificio en el costado del barco; con este punto de apoyo ejerce su fuerza más eficazmente, tirando de un extremo del remo en tanto que el otro hiende el agua. Un hombre que rema, a diferencia del que utiliza un canalete, no tiene que alzar el peso de su remo a cada palada; el remo se apoya sobre el lado del barco. Por consiguiente, un remo puede ser mucho más largo y pesado que un canalete, lo que proporciona múltiples ventajas. La más evidente es que un remo puede usarse en un barco grande desde una posición más elevada sobre el agua. Un hombre, utilizando un canalete, y sentado en semejante posición, tendría que emplear simplemente, para alcanzar el agua, un

El comercio entre Egipto y Canaán ya se practicaba en el año 1400 antes de nuestra era, cuando se realizó el original de esta copia de una pintura egipcia. Los mercaderes, ataviados con largas túnicas, fueron representados a mayor tamaño que las figuras restantes. Uno de ellos dirige las operaciones de desembarque; otro regatea con un agente. Los tripulantes descargan vino o aceite, así como vasijas de barro.

canalete tan largo y pesado que el mero esfuerzo de levantarlo sucesivas veces, le agotaría. Los canaletes sólo resultan útiles en una embarcación larga y estrecha, donde quien lo maneja pueda sentarse cerca del agua y del borde del barco, como en una canoa. Para cualquier otra embarcación más alta y ancha, es mejor usar remos.

Por otra parte, un canalete no puede ser accionado por dos hombres, pero sí un remo: los remeros pueden sentarse en un banco el uno junto al otro para tirar de un mismo remo, incluso sin estar cerca del borde del barco. Ello tiene importantes consecuencias para el uso del remo en los buques de guerra.

Los egipcios venían usando canaletes desde tiempos inmemoriales para impulsar sus balsas de caña y sus pequeños botes fluviales. Hacia el año 3000 antes de nuestra era, adoptaron los remos para impulsar sus embarcaciones mayores. Por aquella época, también los barcos egeos eran impulsados con remos. Unos pudieron aprenderlo de los otros, o tal vez la evolución fue independiente en ambos casos. Sea como fuere, en la época en que los antepasados de los fenicios comenzaron a hacerse a la mar, el remo era ya un instrumento perfeccionado y difundido en las embarcaciones marítimas.

El invento de la vela, como el del remo, tuvo gran importancia. Proporcionó al hombre una fuente de energía más fuerte y resistente que sus músculos y transformó a las vías acuáticas, hasta entonces barreras infranqueables, en caminos abiertos. Como los propios barcos, es probable que las velas se desarrollasen primero en los seguros confines de los lagos y los ríos: el Nilo, el Tigris y el Eufrates, los grandes ríos de India y de China. En todos esos lugares se idearon barcos de vela, cada uno dotado de un estilo individual que persistiría a lo largo de los siglos. Pero en todos ellos, la vela primitiva era esencialmente igual.

Era el más sencillo artilugio que uno se pueda imaginar, pero ya indicaba que el hombre empezaba a comprender algo básico: que si colgaba un pedazo de tela o una estera donde la alcanzara el viento, éste le arrastraría también a él. Para ello necesitaba un palo (un mástil), para que sostuviera la vela, y una pieza transversal (una botavara o una verga), para extenderla de forma que pudiera recibir el viento. Tales necesidades llevaron a la adopción de una sola vela cuadrada, casi idéntica a la que los chicos colocan en sus barcos de juguete. Los barcos de juguete tienen sus mástiles plantados cerca de proa, puesto que están ideados para navegar viento en popa y se deslizan en una dirección más rectilínea con los mástiles situados así. Los primeros barcos fluviales seguramente hacían lo mismo. La más antigua ilustración conocida de un barco de vela –también egipcia, y que data de hacia el año 2900 antes de nuestra era– muestra el mástil y la vela junto a proa.

Cabe en lo posible que los egipcios fueran el primer pueblo que utilizó velas. Eran gentes muy ingeniosas, y las singulares condiciones del Nilo bien pudieron llevarles a ello. El Nilo corre en dirección sur-norte. La corriente fluye regularmente hacia el norte y el viento sopla, con la misma regularidad, hacia el sur. Ello significa que un barco con una vela podía ser impulsado río arriba contra la corriente sin más esfuerzo que el de gobernarlo. Al regresar río abajo, el barquero podía arriar la vela y dejarse arrastrar por la corriente. Los remos pudieron usarse para aumentar la velocidad o bien para mejorar el gobierno de la nave.

Los primeros mástiles egipcios eran altos y a menudo "bípedos", esto es, mástiles dobles que se alzaban a los lados del barco y se unían en la cima. El motivo de este diseño parece haber sido que las balsas de caña eran demasiado frágiles para soportar todo el peso de un solo mástil en un único punto situado en el centro del barco; un mástil bípedo distribuía mejor el peso.

Las condiciones del mar abierto son muy distintas de las que se dan en las conocidas y protegidas aguas del Nilo. Con frecuencia el mar está muy agitado. Las corrientes son variables, y suelen depender de la dirección en que sopla el viento. Los propios vientos varían según las estaciones, incluso según los días o las horas. En ocasiones hay calma chicha. Estas condiciones fueron las que llevaron a botar los pequeños y útiles navíos que aparecen en los sellos minoicos, navíos que –de acuerdo con la opinión de muchos expertos, que yo comparto– fueron los antepasados de los buques mercantes de los fenicios. Las diferencias que hay entre ellos y los de los egipcios en cuanto al diseño reflejan claramente las distintas condiciones en que navegaban.

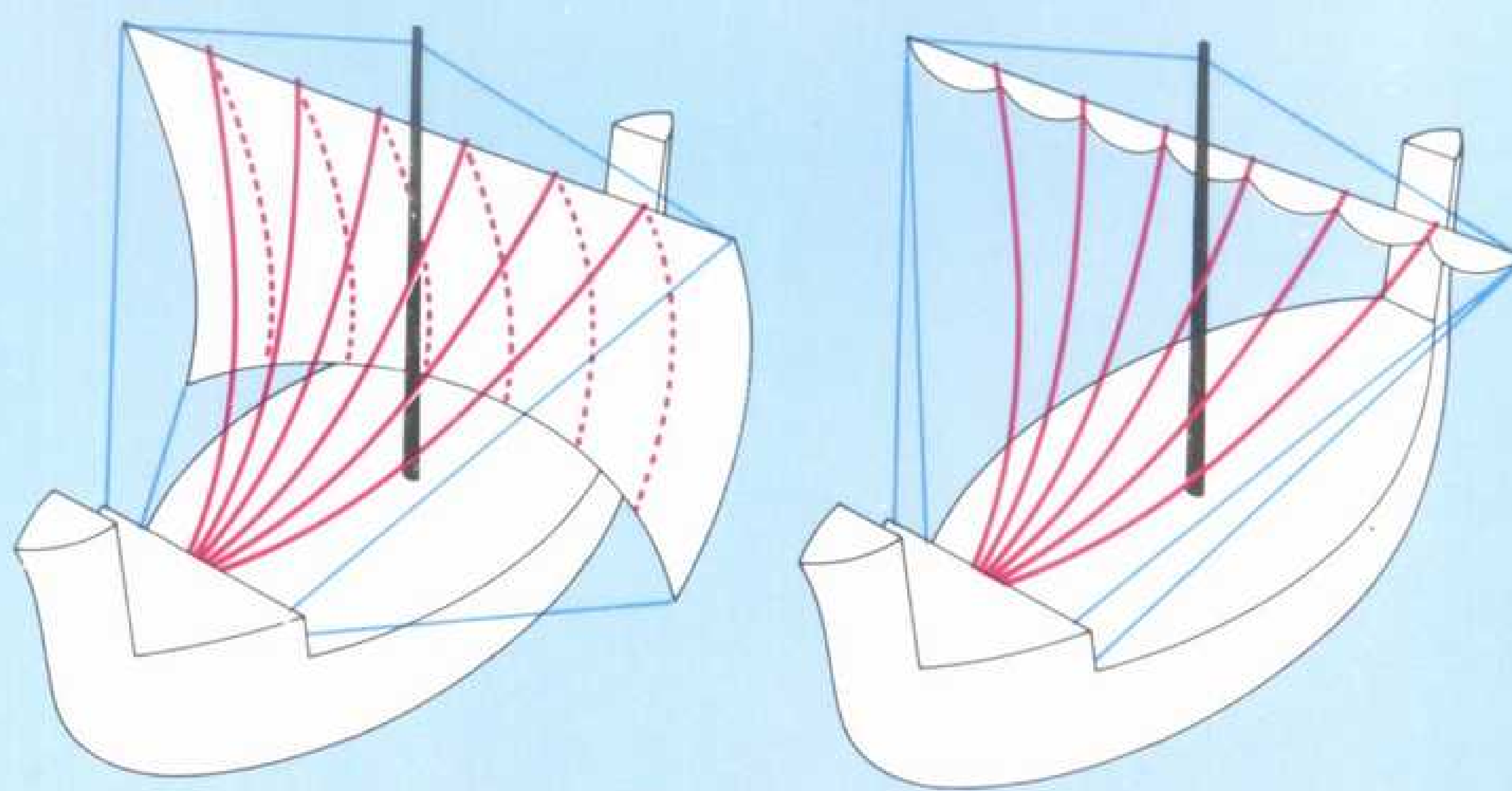
El buque de carga fenicio tenía probablemente una longitud de entre 10 y 25 metros. Aunque quizá estuviera dotado de remos para entrar y salir de los fondeaderos muy concurridos, así como para avanzar en aguas encalmadas y con vientos en contra, su principal medio propulsor era la vela, cuyo diseño aportaba una notable mejora respecto a la elevada versión egipcia primitiva. El mástil fenicio era corto y, seguramente, iba afianzado mediante una fogonadura o una carlinga en el fondo del barco. Dado que el casco fenicio disponía de un espinazo muy resistente en el pesado madero que hacía las veces de quilla, la mecha o extremo del mástil podía descansar en su carlinga sin riesgo de que perforase el fondo del casco. Un mástil corto daba estabilidad al casco durante chubascos y temporales a la par que reducía la tensión en lo alto de la arboladura.

Pero hasta un mástil corto creará problemas si no está bien afianzado en la carlinga y firmemente sostenido en lo alto mediante estayes. Ello dificulta la maniobra de bajar el mástil. Aunque podía hacerse en los navíos antiguos, en especial en los de guerra, seguramente en los barcos mercantes apenas si debía recurrirse a ello, lo que planteaba a los fenicios el problema de cómo recoger la vela. No podían limitarse a arriarla. La verga de madera de la que pendía era muy pesada, y subirla al mástil ya debía de haber sido una ardua tarea. Una vez arriba, ningún patrón de barco juicioso habría bajado la verga a menos que fuera imprescindible; sobre todo porque entonces las poleas no se conocían y las cuerdas eran gruesas, irregulares y poco seguras. Sin poleas incluso un cabo moderno se gastaría rápidamente. El alzar y bajar la pesada verga habría raído en seguida las poco resistentes drizas usadas antiguamente. Así, una vez izada, la verga permanecía arriba, y el problema persistía: ¿Cómo recoger una vela cuadrada sin arriarla?

Los fenicios, o algún antecesor griego o minoico, resolvieron diestramente el problema. Sujetaban media docena de cuerdas, llamadas *brioles*, al pujamen o borde inferior de la vela, las subían verticalmente por la parte frontal de la vela y las fijaban a la lona de trecho en trecho; entonces hacían pasar los brioles por encima de la vela y finalmente los dejaban caer por la otra parte hasta cubierta. Los miembros de la tripulación que se hallaban en cubierta tiraban de los brioles e izaban la vela como si se tratara de una persiana, cargándola y aferrándola en pliegues sueltos contra la base de la verga.

Otra mejora básica introducida en el buque mercante fenicio fue la colocación del mástil en posición más ventajosa. Una sencilla embarcación fluvial navegando viento en popa por el Nilo podía deslizarse río arriba con su mástil colocado delante. Pero un buque marino, que debía navegar en diversas direcciones y en gran variedad de condiciones de viento, necesitaba algo más maniobrable. Con el mástil en el centro del buque, y utilizando las llamadas *brazas* o cabos que iban desde los penoles o extremos de la verga hasta cubierta, era posible orientar la verga de forma que la vela, en lugar de estar en ángulo recto con la dirección del barco, podía ser colocada casi

Cómo aferraban sus velas los primeros navegantes
Los primeros barcos mercantes tenían sólo una vela, que era cuadrangular y colgaba de una verga o palo horizontal. Puesto que la verga era pesada y no podía bajarse fácilmente, se ideó un método para izar la vela hasta la verga. Unas cuerdas, llamadas brioles (líneas de puntos rojos, en el dibujo de la izquierda), eran sujetadas al pujamen, pasaban por detrás de la vela cayendo por delante hasta cubierta (líneas de trazo continuo). Los hombres tiraban de los brioles para cargar y aferrar la vela en la verga (derecha).



paralelamente a aquélla. Esta innovación permitía que el navío aprovechara los vientos que soplaban de lado y avanzara rápidamente en la dirección deseada, en vez de poder utilizar tan sólo los vientos que soplaban directamente en popa.

Puesto que gran parte de los viajes emprendidos por los fenicios en el Mediterráneo seguían la dirección este-oeste, ello significaba que los vientos que soplaban del norte o el sur –los cuales, a pesar de ser frecuentes en este mar, hasta entonces apenas habían sido aprovechados– podían ahora utilizarse para navegar en cualquier dirección y prácticamente siempre. Al irse familiarizando los mercaderes con los vientos reinantes en su gran mar interior, sin duda debieron de explotarlos por temporadas: bordeando una costa al dirigirse rumbo al oeste a fin de aprovechar las brisas que soplan allí favorablemente en primavera, pero siguiendo otro rumbo y otras brisas en verano y otoño. A lo largo de la costa africana, por ejemplo, los vientos predominantes soplan del este de mayo a octubre, y del oeste de octubre a mayo.

Pero ningún barco fenicio podía "ir a barlovento", es decir, navegar contra el viento de tal forma que la dirección de la quilla formase con la del viento ángulos mínimos, zigzagueando a un lado y a otro, avanzando un poco a cada bordada y abriéndose camino paulatinamente contra el viento. Si el rumbo de un mercader se encontraba contra el viento, no le quedaba otro remedio que recoger la vela, rechinar los dientes y ponerse a remar, o esperar a que el viento cambiara.

Gobernar un buque mercante fenicio no representaba un gran problema, aunque el timón auténtico –el timón de codaste, articulado en el centro de la popa– no fue inventado hasta dos mil años después. Todos los veleros antiguos eran controlados por medio de dos grandes remos que pendían de cada costado del buque cerca de popa.

Las condiciones de vida a bordo de los barcos mercantes fenicios son un misterio. No existen ilustraciones, modelos ni bajorrelieves que muestren el interior de navíos antiguos, excepto de algunas especializadas embarcaciones fluviales egipcias. Tampoco sabemos cuán nutrida era la tripulación de un barco, ni si sus miembros se ocupaban de todo: si hacían las veces de contramaestres, de encargados de las velas, de cargadores y descargadores cuando el barco estaba varado para mercar. Sólo podemos deducir la clase de vida que se llevaba a bordo.

Tal vez hubiera en el navío una plataforma con una base de arena donde poder encender fuego para cocinar. Fuera de esto, probablemente no dispusieran de ningún tipo de comodidades, puesto que los mercaderes preferían viajar solamente de día. Por la noche fondeaban sus barcos y bajaban a tierra.

Si se ponía a llover, probablemente regresaban a bordo y se tendían en los bancos de los remeros, bajo cubierta, o trataban de hallar algún lugar confortable entre la carga. Podemos suponer que los barcos tenían cubierta, con escotillas que dieran acceso a abajo. La cubierta tiene múltiples ventajas: refuerza el casco y protege la carga, que podría estropearse a causa de la lluvia o la rociada de sal; impide que el barco se inunde inmediatamente al ser azotado por una ola gigantesca; y procura una plataforma que impide que se moje la carga, bien sea ganado o madera.

Esto en cuanto a los buques mercantes fenicios, los discretos, pero persistentes caballos de tiro del Mediterráneo, que aparecían donde quiera que pudiera negociarse: naves de carga considerable, redondeadas, duraderas, eficaces y conocidas en la jerga de los puertos donde atracaban como "toneles".

¡Qué distinto era el buque de guerra! En un principio todos los buques construidos según el estilo micénico y minoico seguramente eran muy semejantes. La guerra naval todavía no se había diferenciado de las otras formas de combatir, y por tanto no se necesitaban barcos específicamente diseñados para el combate. Utilizaban los barcos principalmente como medio de transportar tropas y provisiones. Pero astutos tácticos empezaron a comprender que era mucho más fácil destruir a las tropas enemigas anegándolas en el mar que matándolas en combates mano a mano sobre la playa. Y comenzó la evolución de buques destinados a combatir contra otros buques.

El barco de combate debía ser rápido y maniobrable, capaz de transportar gran número de combatientes. Debía tener espacio para que estos hombres pudieran apostarse y disparar flechas, arrojar picas o –a la mayor brevedad– saltar por la borda y avanzar hasta la playa si la acción se llevaba a cabo en ella o, si se combatía en el mar, abordar el buque del enemigo y trabar combate con él en su cubierta.

El buque que reunía esas cualidades era largo, bajo y estrecho, y era propulsado a remos. Tenía una vela que únicamente se utilizaba para ir de un lugar a otro, nunca en combate. Los vientos eran demasiado caprichosos y a veces, en verano, faltaban por completo. Los comandantes astutos, por tanto, dejaban en tierra sus mástiles y velas antes de las grandes batallas en el mar, a fin de tener la cubierta despejada durante la lucha. En consecuencia, la mayor parte de las grandes batallas navales de los tiempos clásicos se desarrollaron muy cerca de tierra, a veces en estrechas bahías o puertos, a veces tan sólo a un par de kilómetros de la costa.

Con frecuencia tenían lugar bajo la mirada de gentes cuyas vidas dependían del desenlace. Muchedumbres de griegos y de persas se apostaron en los riscos y promontorios que rodean el estrecho de Salamina para ver una flota griega enfrentarse con la marina persa, superior en número, a la que derrotó *(páginas 49-55)*. Entre los persas se encontraba Jerjes, su monarca, sentado en un trono que había sido transportado sólo para este fin desde Persépolis, a 1.500 km de distancia. De su lado combatía una escuadra de buques mercenarios fenicios, mucho más eficaces que los de los persas. Cuando por fin fueron derrotados y las esperanzas persas de conquistar Grecia se hundieron con los restos de la flota de Jerjes, éste llamó a los capitanes fenicios y, según la leyenda, los hizo asesinar a todos.

La batalla de Salamina se libró en el año 480 antes de nuestra era. Por aquel entonces, tanto las galeras de guerra griegas como las fenicias se habían convertido en unas máquinas de guerra altamente especializadas y asombrosamente similares, culminando casi dos mil años de desarrollo. Una galera de guerra es, en esencia, un bote de remos alargado: largo para acomodar a una nutrida tripulación de remeros que lo harán avanzar velozmente; estrecho para que sea lo más ligero posible y se deslice suave y fácilmente por el agua. Pero la estrechez crea un serio problema, el cual es ilustrado con claridad por las embarcaciones olímpicas de remo de la prueba conocida como "8 con timonel".

La embarcación empleada en esta prueba es estrecha cual una aguja, apenas lo bastante ancha para acomodar las caderas de los remeros, que se sientan uno detrás de otro. Si el escálamo (el fulcro contra el cual se apalanca el remo) estuviera colocado en la borda del barco, el remero tendría que emplear un remo ridículamente corto e ineficaz o bien uno de razonable longitud, pero cuyo mango quedase tan cerca del escálamo que el remero no podría ejercer el suficiente apalancamiento para tirar de él. La solución, por supuesto, está en no montar el remo sobre un eje en la borda, sino en un pescante que sobresalga cerca de un metro del costado del barco: es la armadura de acero llamada *outrigger*. De esta ma-



El barco mercante fenicio

Los barcos mercantes fenicios eran de diversos tamaños, si bien todos se ajustaban, poco más o menos, al patrón mostrado aquí: eran buques achaparrados, tres o cuatro veces más largos que anchos, con proa y popa elevadas. Su tablazón estaba totalmente recubierta de brea (aquí no se advierte) a fin de asegurar su estanqueidad, lo que explica la frase con que Homero los definió: "barcos negros". Arbolaban un solo mástil, plantado aproximadamente en medio del buque, con una vela cuadrangular que pendía de una larga verga de madera y que era manejada mediante dos brazas o cabos tendidos desde los extremos de la verga hasta cubierta. Los otro siete cabos que descendían de la verga, llamados brioles, servían para arriar la vela *(página 43);* y la vela se orientaba mediante unas cuerdas que sujetaban sus esquinas inferiores. El barco era gobernado con dos remos controlados por un timonel, que se situaba entre ellos y los hacía girar en el agua empujando dos cañas horizontales o tirando de ellas.

nera el remero obtiene el apalancamiento que necesita para tirar de un remo acaso dos veces más largo que él.

Según una reconstrucción ideal hecha por el arqueólogo naval Björn Landström, las primitivas galeras utilizadas en el mar Egeo, que datan de hacia el año 3000 antes de nuestra era, consistían en grandes piraguas hechas de troncos de árboles, con pescantes que sobresalían de cada borda y se extendían a lo largo del barco. Los remos, quizás una docena a cada lado, descansaban en los pescantes y éstos permitían a los remeros el apalancamiento suficiente para tirar de los remos. Además tenían pequeñas plataformas o cubiertas en la proa y la popa para acomodar a los combatientes y los timoneles. Toda esta interpretación nos da un casco que debía de medir unos 20 metros de largo por 1,20 de ancho, sin contar los pescantes; es decir, un casco lo bastante ligero y esbelto para ser conducido velozmente por dos docenas de remeros.

Una piragua mayor y más poderosa, con unos 50 remeros, habría podido alcanzar y destruir a una de 24 si la hubiera atrapado lejos de la costa. Sin embargo, el problema estaba en atraparla. Un barco de 50 remos habría tenido que ser necesariamente casi el doble de largo, y por tanto presentaba la dificultad de que su radio de virada era mucho mayor. Su adversario marino más ágil y capaz de virar más deprisa, probablemente podía mantenerse alejado de un barco mayor casi indefinidamente, al tiempo que agotaba a los remeros del buque pesado que lo perseguía. En un combate, sin embargo, estos duelos singulares apenas si se daban. Como se ha indicado antes, las batallas navales a menudo tenían lugar en puntos donde la maniobrabilidad era limitada, y además las luchas casi siempre implicaban flotas de tamaño considerable: docenas, a veces hasta cientos, de barcos por cada lado. Una gran flota de galeras avanzando de frente podía rodear a las piraguas pequeñas, a menos que estas últimas contaran con otras mayores para protegerlas.

Las guerras navales, pese a la relativa simplicidad de los barcos antiguos, nunca fueron sencillas. Para ganar una batalla, las flotas debían disponer de naves de diversos tipos. Las maniobras y la estrategia eran tan complicadas como hoy día.

La mejor flota era, casi por definición, aquella que tuviera mejores remeros. Por esta causa no se empleaban esclavos en los buques de combate, ya que no eran de fiar. Una galera de guerra debía contar con ciudadanos bien entrenados y patrióticos, dispuestos a remar con todas sus fuerzas. Si la habilidad de los remeros hacía que un buque fuera más veloz y maniobrable que el barco enemigo, éste quedaba sentenciado. Antes o después, el buque más rápido acabaría acorralando al otro y lograría embestirle en el costado o en su indefensa popa, ensartándole con el espolón que sobresalía de las proas de todos los buques de guerra justamente por debajo de la línea de flotación.

Algunos expertos atribuyen a los fenicios el invento del espolón, que al parecer ocurrió hacia el año 1000 antes de nuestra era; es decir, aproximadamente por la época en que los puertos orientales se convertían en potencias mercantiles por derecho propio y construían sus flotas de guerra. Si no fueron los fenicios quienes inventaron el espolón, al menos lo adoptaron pronto; se trataba de una mejora revolucionaria, que afectaría durante siglos a la estrategia naval. Un buque que fuera embestido por el espolón de otro, el cual a continuación retrocedía hábilmente, quedaría en situación desesperada y con un enorme boquete en su costado. El buque atacante partía entonces en busca de otro buque enemigo o permanecía relativamente cerca, mientras sus arqueros disparaban contra los soldados y remeros enemigos que se debatían en el agua.

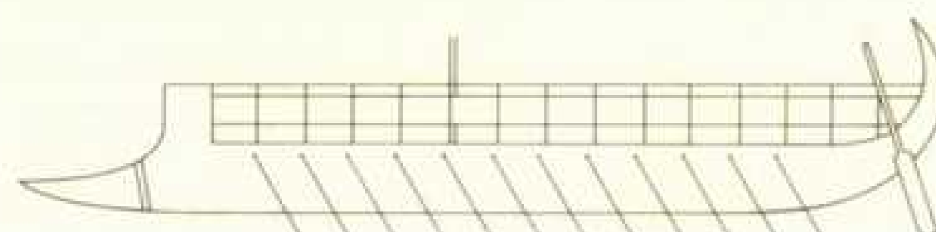
Puesto que la velocidad era de importancia tan de-

cisiva, y puesto que la única forma de que las galeras alcanzaran velocidad era a base de músculos humanos, los antiguos buques de guerra empezaron a hacerse mayores para poder acomodar más hombres. Pero el aumento de tamaño supone una desventaja. Los barcos largos viran lentamente y, si son demasiado estrechos en relación con su longitud, el centro del buque resulta fatalmente frágil; no pueden encajar las acometidas ni los embates del espolón de otros buques. Así pues, ¿cómo acomodar a más remeros sin alargar el barco? Una solución consiste en poner a varios hombres en un mismo remo y proporcionarles un remo más grande con que bogar. Pero para ello el barco ha de ser más ancho, de forma que en cada banco haya sitio para cuatro o cinco hombres sentados en línea. Esta solución no es muy buena. En primer lugar, un barco ancho tiende a ser pesado y torpe. Por otra parte, dado que un remo entra en el buque en ángulo, cuanto más largo sea el mango del remo, más alto quedará su extremo sobre el banco de los remeros: incluso llegará a estar demasiado alto para que pueda tirar de él el remero sentado en la punta interior, a menos que se levante cada vez que vaya a tirar del remo y luego vuelva a sentarse. Puesto que ya el remar es un trabajo agotador, sobre todo durante la refriega, el levantarse y sentarse continuamente fatigaría muy pronto a la tripulación. Una mejor solución es disponer de dos filas de remos, una encima de la otra.

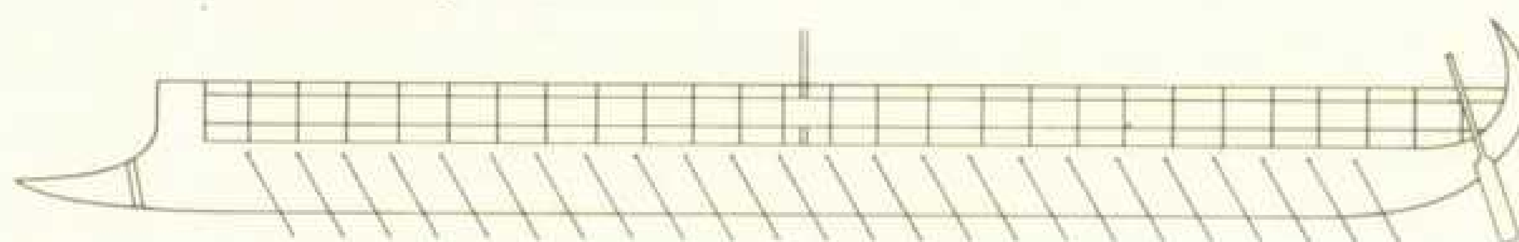
También es posible que los fenicios tuvieran parte en el desarrollo del barco con dos órdenes de remos, llamado birreme. Los navíos que aparecen en el bajorrelieve asirio, en Nínive, son de dos hileras de remos. Sin embargo, por la misma época empezaron a aparecer imágenes de birremes en la cerámica griega. El historiador naval Lionel Casson dice que, con las pruebas que se han recogido hasta la fecha, es imposible decidir quién de los dos –fenicios o griegos– fue el inventor. "Quienquiera que fuese", sigue diciendo Casson, "fue imitado por el otro en seguida." Al igual que el espolón, se trata de un invento importantísimo y, como todas las ideas realmente originales, muy sencillo.

Imaginemos a su inventor, un genio ya olvidado, sentado ante su tablero de dibujo, diciendo:

"Veamos; tenemos barcos con 12 remos por banda.



"Se me ha mandado diseñar un barco con 24 remos por banda. Si lo diseño al estilo antiguo, el barco tendrá este aspecto:



"Esto es demasiado largo y difícil de manejar. Pero podría hacer que mi barco fuera más alto y colocar otra hilera de bancos sobre la primera. Entonces podría disponer los remos así:



"Esto es. He doblado la potencia remera y el barco apenas si es más largo que el primero."

Por desgracia, lo más probable es que no sucediera así. No se sabe cómo ni cuándo se instaló permanentemente la hilera superior de remeros en las galeras de combate, que se convirtieron en birremes. Algunas vasijas griegas de la época muestran dos bancos de remeros; otras, sólo uno. Pero en aquellas en que sólo aparece uno, con frecuencia es la hilera superior la que rema. En los dibujos pueden verse vacías las troneras para los remos inferiores, así como los toletes para asegurarlos. Los expertos han llegado a la conclusión de que la hilera inferior no se utilizaba cuando se navegaba en condiciones normales.

Esto parece razonable. Desde el punto de vista del remero, los bancos inferiores de aquellas viejas galeras quedaban desagradablemente cerca del agua. Sacar un remo después de haber tirado de él debía de ser una penosa tarea en aguas agitadas, especialmente en un casco estrecho que se balanceaba sin cesar y se inclinaba a uno y otro costado. Debió de ser frecuente el no poder sacar el remo del agua al tiempo que lo hacían los otros remeros, con los consiguientes golpes en costillas y nudillos, por no hablar de la irregularidad en el ritmo de bogada. Por tanto, cuando hacía mal tiempo o cuando no era absolutamente imprescindible porque estaban peleando, la hilera inferior de remos de un buque seguramente no era usada. En cambio, se prefería sin duda dicha hilera durante el combate; ello protegía a los remeros y dejaba la cubierta despejada para los soldados. De ahí mediaba sólo un paso al uso de ambas hileras y al diseño de barcos en que ello fuera viable.

En aguas tranquilas, y durante la batalla, el birreme representaba una gran mejora. Apenas más largo que un barco con una hilera de remos, acomodaba a casi el doble de hombres. Con el tiempo, los fenicios y los griegos llegaron a tener barcos de tres hileras –llamados trirremes–, los cuales se convirtieron en los grandes buques de guerra habituales en sus flotas. En el año 500 antes de nuestra era, su uso ya estaba muy extendido en el Mediterráneo.

Al perfeccionarse el trirreme, la flota de guerra antigua se convirtió en un arma temible. Los cartagineses llegaron a ser habilísimos combatientes navales. Eran maestros en la maniobra de ataque a toda velocidad, en línea, de frente. Pasaban remando por entre los barcos contrarios, giraban rápidamente y los atacaban por la espalda. Cuando el enemigo cerraba filas para impedir esta maniobra, los cartagineses rodeaban por fuera la escuadra enemiga y volvían a atacar por detrás a los barcos, que al estar tan arracimados no podían defenderse. Así mismo, perfeccionaron una táctica muy ingeniosa: consistía en avanzar de frente y pasar tan cerca del enemigo, que el casco del buque cartaginés arrancaba los remos de un costado del buque contrario y lo dejaba indefenso.

En un combate naval reñido entre dos grandes flotas equiparadas en fuerza, la confusión imperante debía de ser abrumadora: las exclamaciones de los hombres empuñando los remos con violencia, los barcos avanzando lentamente, la madera crujiendo y astillándose, gritos e imprecaciones, abordajes, lamentos de los heridos, lluvias de flechas, barcos que zozobraban, otros que se anegaban, hombres ahogándose, otros aferrados a maderos que flotaban, nadando hacia la costa, la cual, de pertenecer a un enemigo, representaba la esclavitud.

Los fenicios conocían bien ese mundo y lo habitaron durante cientos de años. Sin duda combatieron con sus vecinos de la costa, luego lucharon contra las incursiones de los barcos del Egeo, contra interminables generaciones de piratas y, después del año 700 antes de nuestra era y cada vez más, contra los griegos, los cuales eran tan buenos navegantes como los fenicios; les igualaban en fuerza, intrepidez, resolución y en experiencia como constructores navales. Sus metas, sin embargo, eran distintas. Los griegos aspiraban a establecer colonias con el fin de remediar la escasez de tierra y la superpoblación de su país. Los fenicios querían centros comerciales y mercados. Sus objetivos, si bien diferentes, llevaron a ambos pueblos a unos mismos sitios, e, inevitablemente, a cientos de años de conflicto en que cada parte dominaba alternativamente.

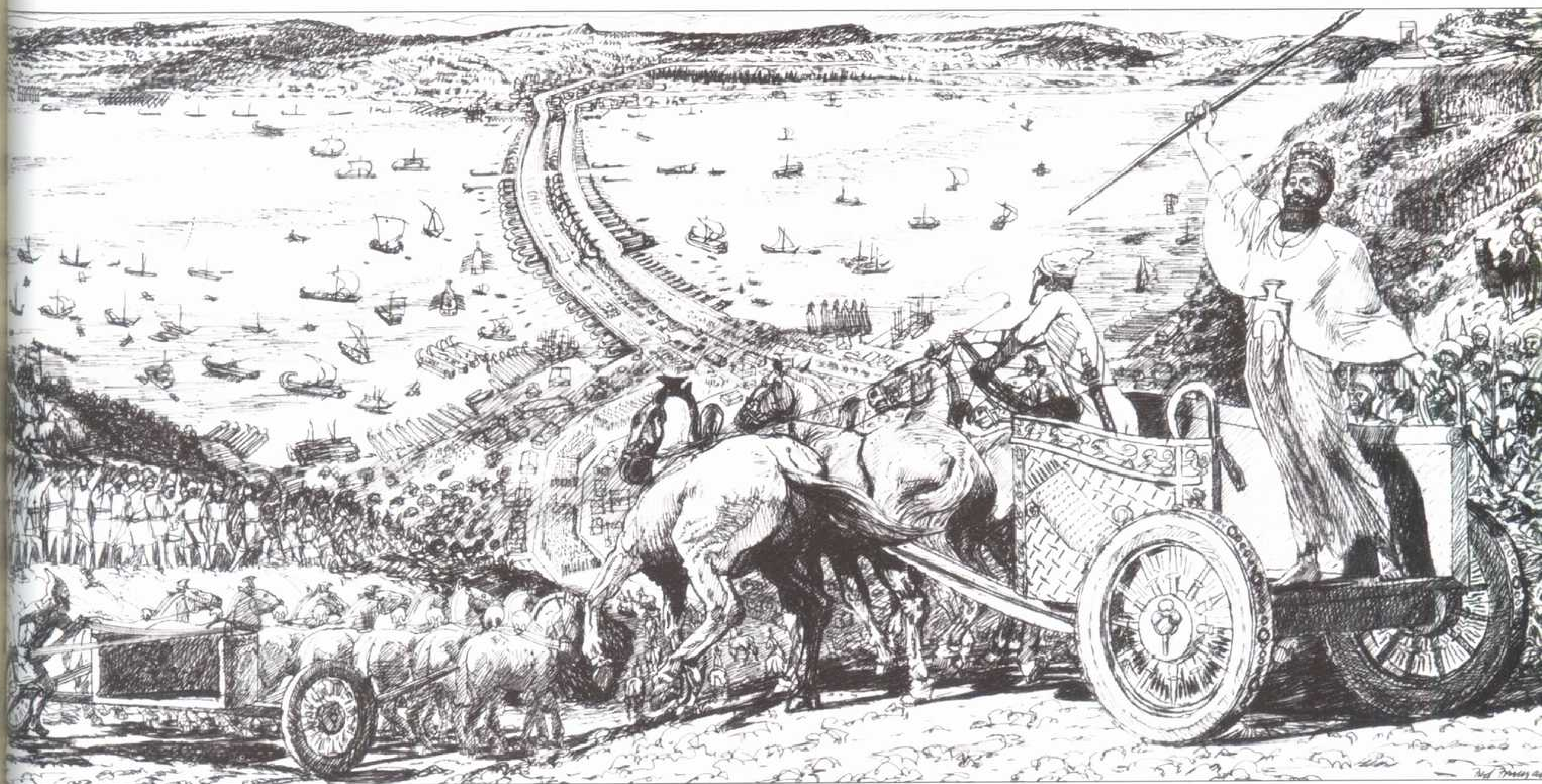
La gran guerra contra los griegos

El puente de barcos que Jerjes mandó construir se erigió en Abidos, donde el Helesponto no alcanza los 2 kilómetros de ancho. Los barcos fueron ligados borda contra borda, con sus proas dirigidas hacia la corriente para estar menos expuestos al rigor de las aguas que fluían desde el Mar Negro y de los vientos que soplaban desde el Egeo. Se utilizó un total de 674 barcos. Una vez terminado el puente, Jerjes lo cruzó en una cuadriga tirada por dos parejas de corceles partos.

En el año 500 antes de nuestra era, los fenicios vivían a la sombra, relativamente benigna, de Persia, que había suplantado a los viejos enemigos de Fenicia: Asiria y Babilonia. La única nube en el horizonte era la creciente expansión de los griegos, que fundaban colonias por todo el Mediterráneo, hacían la competencia al comercio fenicio y enojaban cada vez más a los persas.

En el año 484 antes de nuestra era, el rey persa Jerjes decidió aplastar a los griegos. Reclutó un ejército de casi 200.000 hombres y en el año 480 le hizo bordear por el norte el mar Egeo, con el propósito de caer luego sobre las ciudades griegas una por una. Pero para conseguirlo no sólo debía abastecer a su ejército, sino a la vez protegerlo contra los ataques de la marina griega y –de ser posible– combatir a la flota helena y destruirla. Por otra parte, y ello era de la máxima importancia, el rey persa debía atravesar el Helesponto, el estrecho que separa Europa de Asia.

Estas necesidades fueron satisfechas en buena parte por los fenicios, quienes proporcionaron a Jerjes 300 navíos de guerra, además de barcos para abastecer al ejército y valiosísima experiencia. Esta última fue aplicada a la construcción de un doble puente de barcas tendido sobre el Helesponto. Cuando una tormenta arrastró varias secciones de este puente, asegurado por medio de cables hechos de lino y papiro, sus artífices fueron decapitados. Trabajadores fenicios ayudaron a reparar el puente y lo reforzaron mediante anclas extremadamente pesadas y dando mayor consistencia a los cables; según Heródoto, cada metro de cable pesaba más de 70 kilos. El puente de barcos, una vez fijado sólidamente, fue cubierto con tablones, que a su vez se recubrieron de arena para apaciguar a la asustadiza caballería. Y a continuación el poderoso ejército de Jerjes cruzó por él en medio de gran estruendo. Heródoto dice que el número de soldados era tan elevado que tardaron siete días en atravesar el puente.

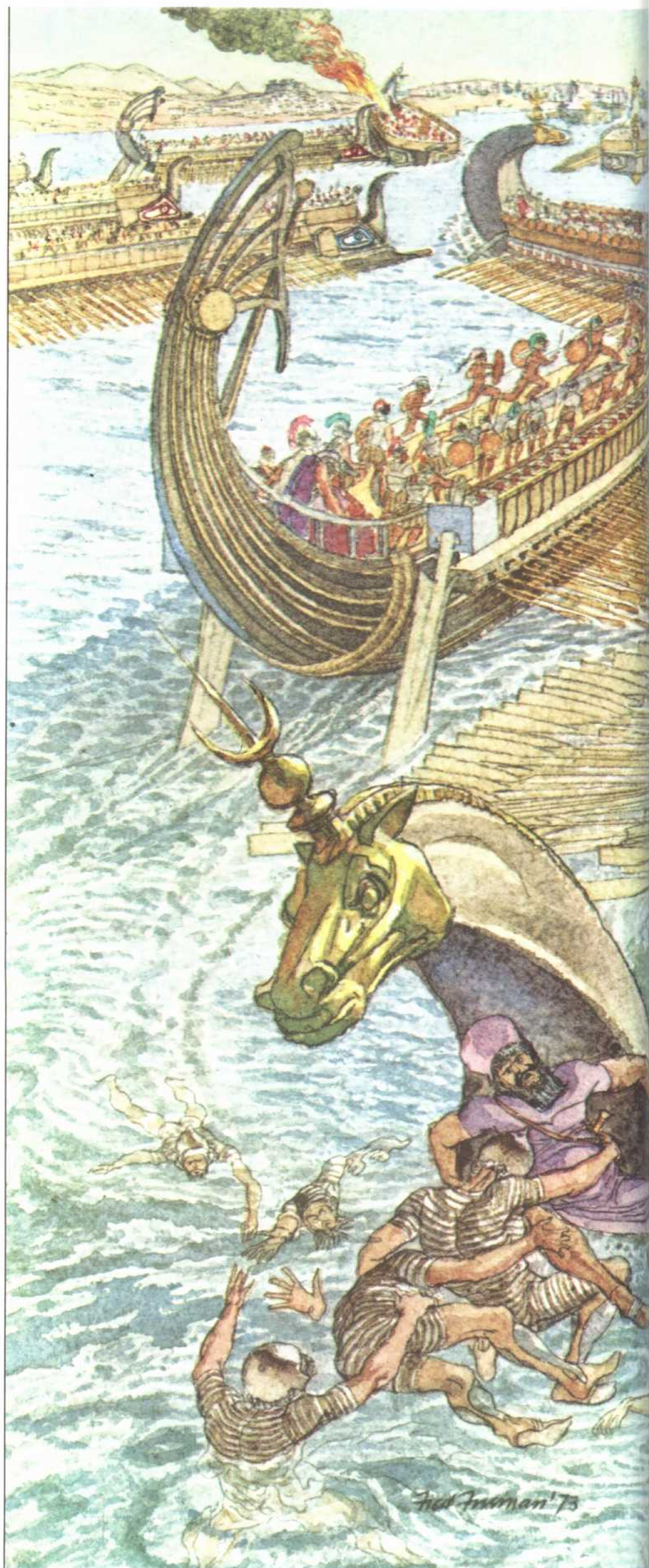


La batalla de Salamina: un desastre para Jerjes

El ejército de Jerjes avanzó hacia el sur, aplastando a su paso la resistencia griega. Por fin se apoderó de Atenas, cuyo gobierno huyó a una isla cercana, Salamina, protegida por una flota combinada griega. Las ciudades griegas, por lo común en lucha incesante entre sí, acordaron mantenerse firmes en Salamina, en gran parte gracias a las dotes de persuasión del almirante ateniense Temístocles, quien logró convencer a la mayoría de los griegos de que su única esperanza de acabar con la amenaza persa era derrotar a la flota enemiga en el estrecho de Salamina: allí, lo angosto del paso permitiría que los griegos atacaran a unos pocos barcos persas cada vez, neutralizando así la superioridad numérica enemiga. Este emplazamiento evitaría también una batalla a base de maniobras envolventes a mar abierto, en las que los fenicios –la *élite* de la flota persa– eran muy expertos.

Simulando indecisión, los griegos atrajeron a los persas hacia el estrecho. En la escena que se desarrolla en estas páginas, los navíos de la vanguardia fenicia, de popas doradas y llevando a bordo estatuas de sus dioses protectores, avanzan hacia la línea griega, que les espera a la derecha y en la parte inferior de la ilustración. El grueso de la flota persa aún trata de penetrar por el angosto pasaje *(arriba, a la izquierda).* Una vez ha caído en la celada cierto número de barcos, los griegos los rodean desde la derecha y acaban con ellos.

Navíos de diversas ciudades griegas independientes se habían unido a la flota persa. Uno era mandado por una mujer, la imperiosa reina Artemisa de Halicarnaso. Comprendiendo astutamente que los persas estaban cayendo en una trampa, embistió a un barco persa con el espolón *(arriba, en el centro)* confiando en engañar a los griegos. Lo consiguió, y pudo escapar. Al fin, el contingente fenicio fue diezmado y los persas huyeron, tras perder 200 barcos, frente a los 40 perdidos por los griegos. Jerjes, derrotado, regresó a Persia.



Impelidos desde atrás por barcos amigos deseosos de entrar en acción, los fenicios atacan la línea griega e inmediatamente se ven en apuros. Un barco (abajo, a la izquierda) ha sido hendido por un espolón y se está hundiendo. Otro (en el centro) es embestido por un barco griego que ha abandonado la línea. Los barcos fenicios que vienen tras ellos apenas si pueden mantener su posición debido al viento que se ha levantado.





La batalla de Salamina: un desastre para Jerjes

El ejército de Jerjes avanzó hacia el sur, aplastando a su paso la resistencia griega. Por fin se apoderó de Atenas, cuyo gobierno huyó a una isla cercana, Salamina, protegida por una flota combinada griega. Las ciudades griegas, por lo común en lucha incesante entre sí, acordaron mantenerse firmes en Salamina, en gran parte gracias a las dotes de persuasión del almirante ateniense Temístocles, quien logró convencer a la mayoría de los griegos de que su única esperanza de acabar con la amenaza persa era derrotar a la flota enemiga en el estrecho de Salamina: allí, lo angosto del paso permitiría que los griegos atacaran a unos pocos barcos persas cada vez, neutralizando así la superioridad numérica enemiga. Este emplazamiento evitaría también una batalla a base de maniobras envolventes a mar abierto, en las que los fenicios –la *élite* de la flota persa– eran muy expertos.

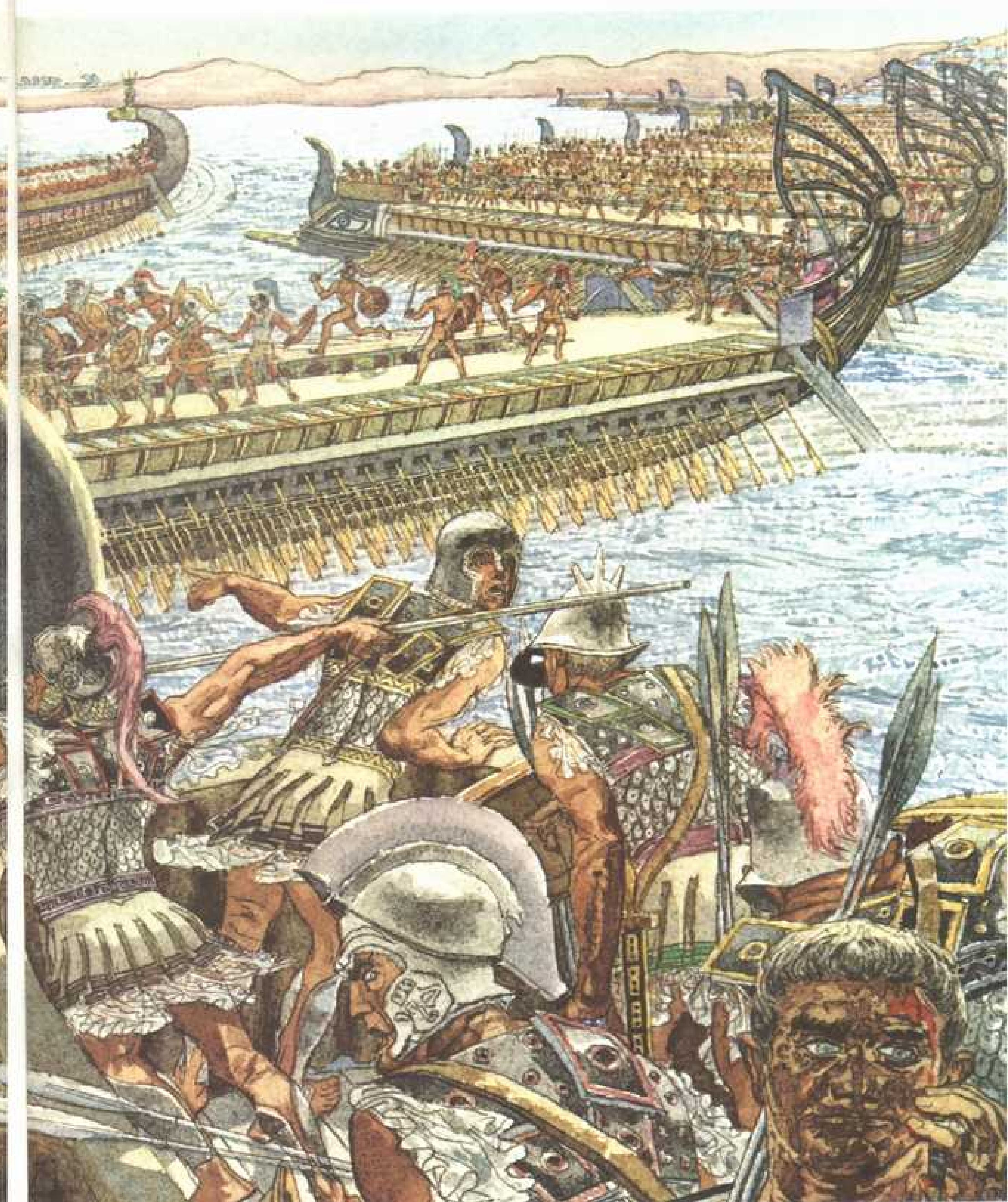
Simulando indecisión, los griegos atrajeron a los persas hacia el estrecho. En la escena que se desarrolla en estas páginas, los navíos de la vanguardia fenicia, de popas doradas y llevando a bordo estatuas de sus dioses protectores, avanzan hacia la línea griega, que les espera a la derecha y en la parte inferior de la ilustración. El grueso de la flota persa aún trata de penetrar por el angosto pasaje *(arriba, a la izquierda)*. Una vez ha caído en la celada cierto número de barcos, los griegos los rodean desde la derecha y acaban con ellos.

Navíos de diversas ciudades griegas independientes se habían unido a la flota persa. Uno era mandado por una mujer, la imperiosa reina Artemisa de Halicarnaso. Comprendiendo astutamente que los persas estaban cayendo en una trampa, embistió a un barco persa con el espolón *(arriba, en el centro)* confiando en engañar a los griegos. Lo consiguió, y pudo escapar. Al fin, el contingente fenicio fue diezmado y los persas huyeron, tras perder 200 barcos, frente a los 40 perdidos por los griegos. Jerjes, derrotado, regresó a Persia.

Impelidos desde atrás por barcos amigos deseosos de entrar en acción, los fenicios atacan la línea griega e inmediatamente se ven en apuros. Un barco (abajo, a la izquierda) ha sido hendido por un espolón y se está hundiendo. Otro (en el centro) es embestido por un barco griego que ha abandonado la línea. Los barcos fenicios que vienen tras ellos apenas si pueden mantener su posición debido al viento que se ha levantado.





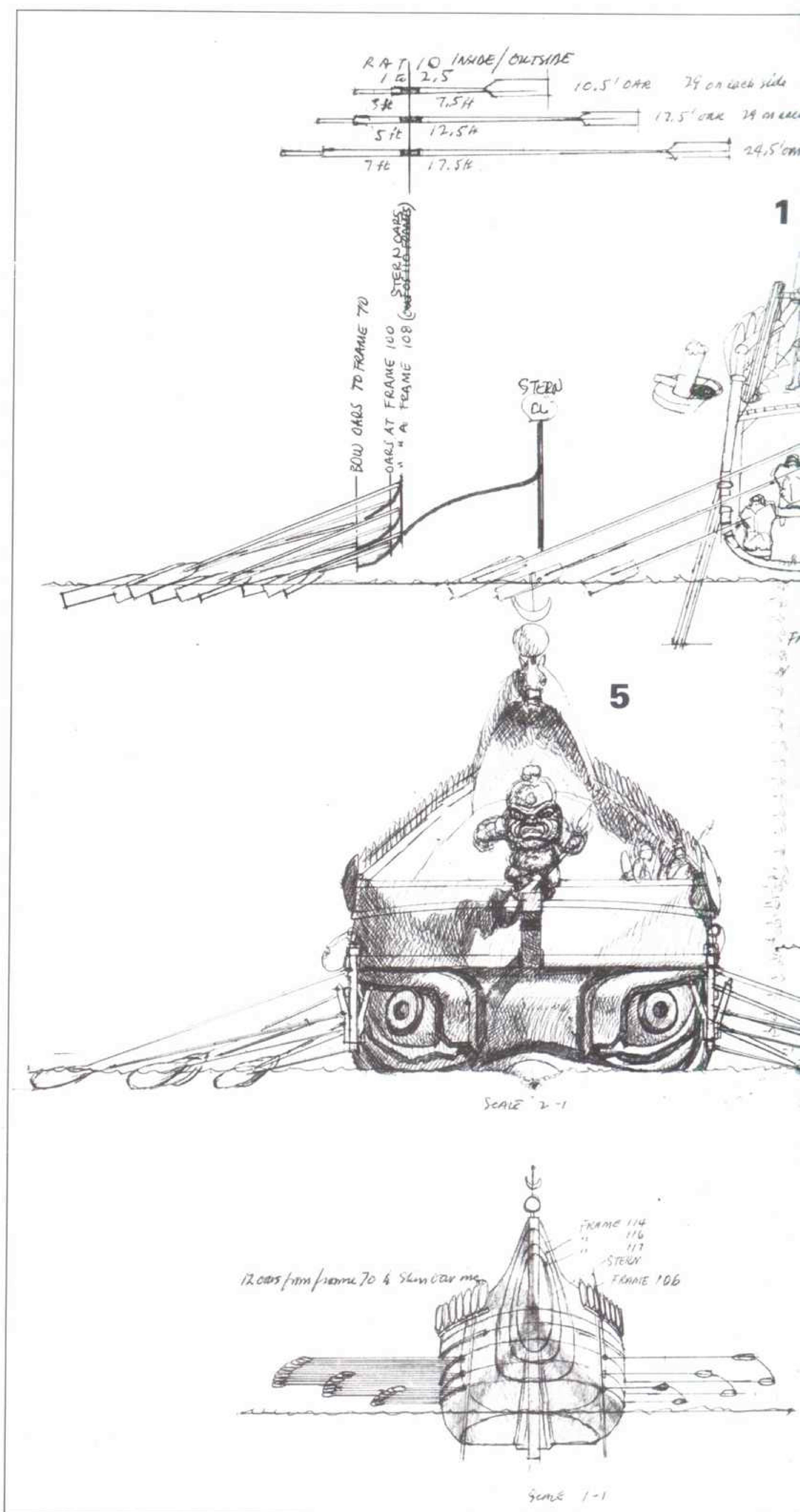


Un artista intenta representar un trirreme en acción

El cuadro de la batalla de Salamina reproducido en las páginas precedentes fue realizado por Fred Freeman, que llevó a cabo una exhaustiva labor de investigación para documentarse. Aquí presentamos dos páginas de su cuaderno de apuntes; la más cercana intenta reconstruir cómo era impulsado un trirreme fenicio, mientras que la otra está dedicada a un trirreme griego.

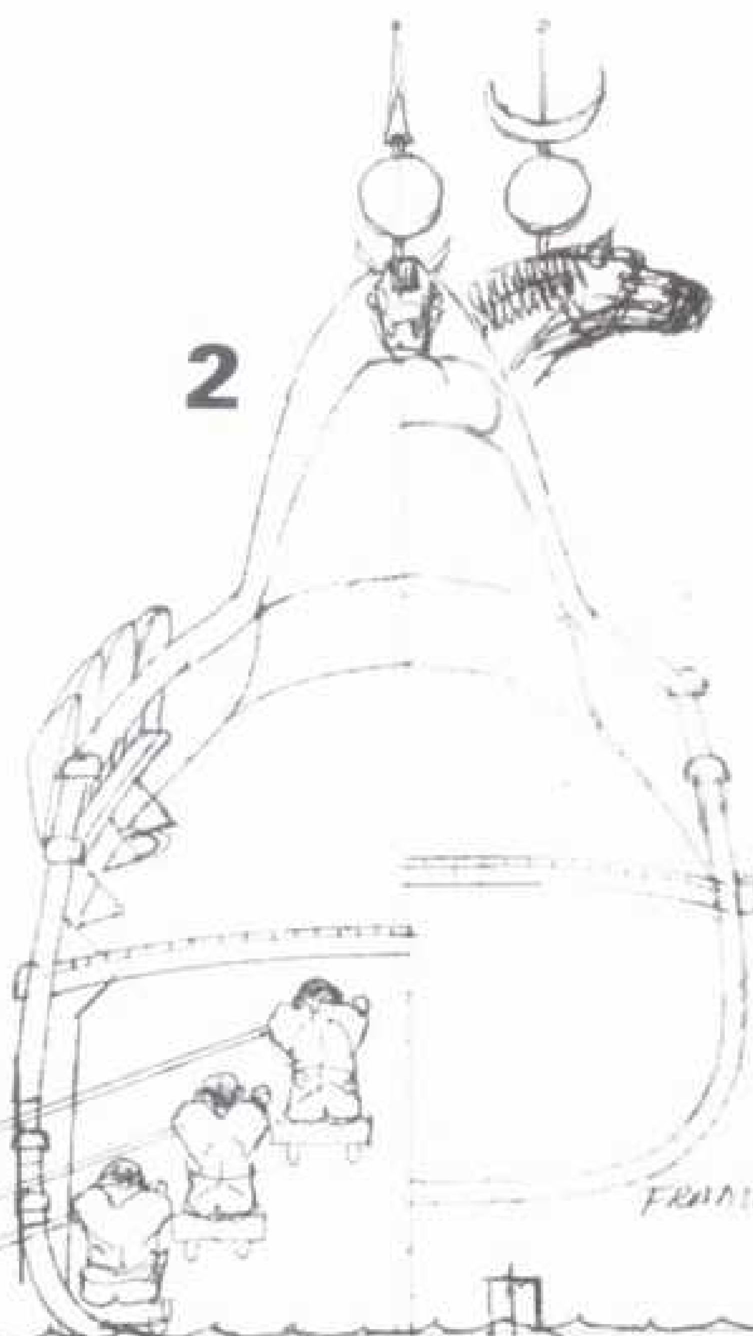
En primer lugar, Freeman estudió los remos y sus proporciones *(arriba, a la izquierda);* luego trató de encajar tres hileras de remos en un barco desprovisto de pescantes (1, 2, 3, 4), teniendo en cuenta que se trataba del período comprendido entre los años 500 y 300 antes de nuestra era, cuando según muchos expertos los trirremes ya estaban provistos de cubierta completa. Freeman pensó, como posible solución, que los remos fueran de diversa longitud: pero ello planteaba otro problema: los hombres que manejan remos cortos pueden bogar mucho más rápidamente que los que manejan remos largos. La figura 5 es una vista de proa de un barco fenicio, y más abajo se representa una vista de popa. La figura 6 muestra una vista lateral del buque, debajo de la cual aparece una vista superior. Si se observa detenidamente la vista lateral, se aprecia que las troneras de la hilera superior están colocadas de tal forma que el remero no puede completar su palada. En dibujos posteriores, Freeman tuvo que modificar esta disposición.

El trirreme griego está concebido como un barco con pescantes, y con remos de una misma longitud. La combinación de estos dos factores facilita la superposición de los remos, a la vez que permite un mejor manejo de los mismos. El sistema fenicio tal vez fuera más semejante al griego que el que Freeman dibujó en primer lugar. Se basó en una escultura helena para representar la disposición griega (9), y con objeto de asegurarse realizó estudios horizontales y verticales (10, 11) a fin de comprobar que tal colocación de los hombres permitía que éstos dieran una palada completa, sirviéndose de remos de casi 5 metros (8). La figura 12 es una vista lateral de un trirreme griego y muestra el triple espolón que se sabe que tenían estos buques. Ignoramos el motivo por el cual se prefería esa clase de proa; más adelante los griegos volvieron a adoptar el espolón simple usado por los fenicios (6). La figura 13 es una vista superior que experimenta –nuevamente sin éxito– con remos de distinta longitud. Los dibujos no numerados son vistas de proa y de popa del trirreme griego; se observan claramente los *oculi,* u ojos, que solían pintarse en las proas de los buques antiguos, se supone que para marcarles el rumbo.

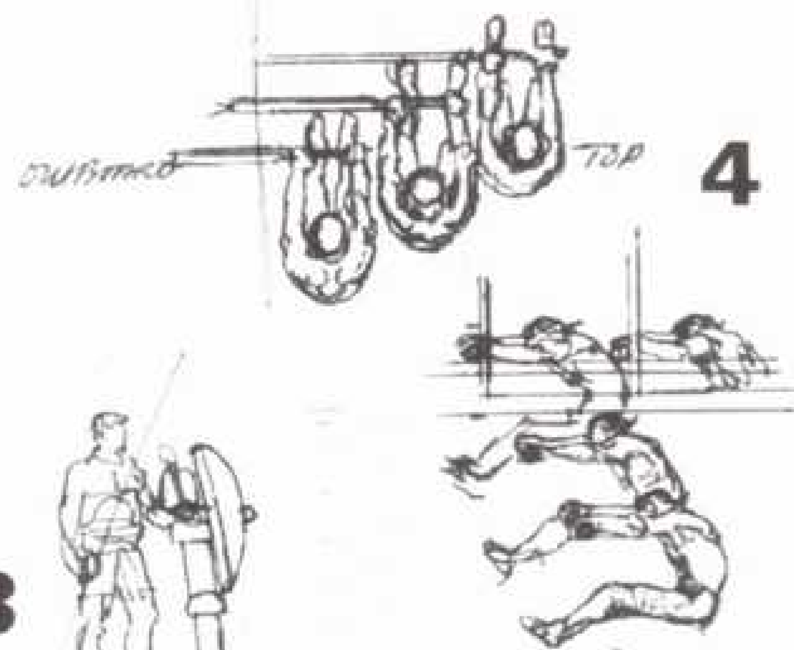




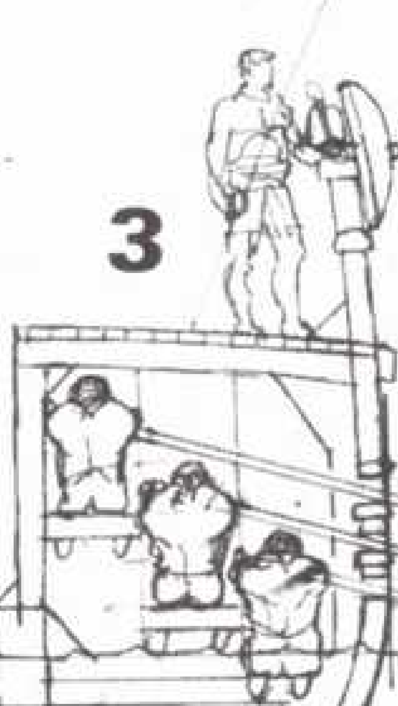
SCALE 2-1
FRAME 108



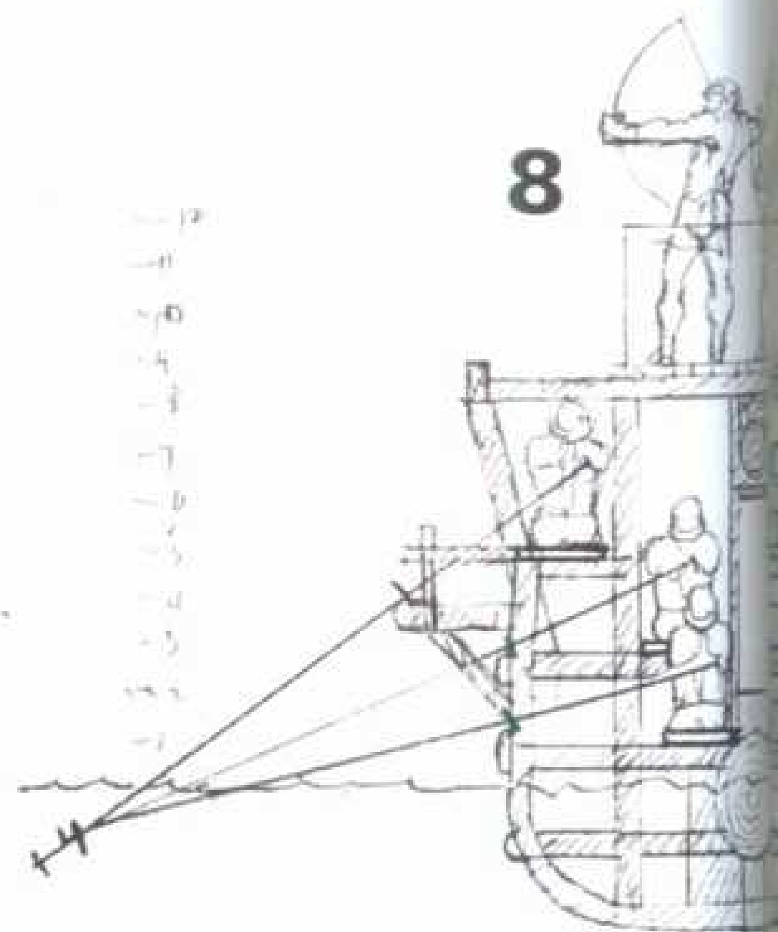
2
FRAME 114
FRAME 100



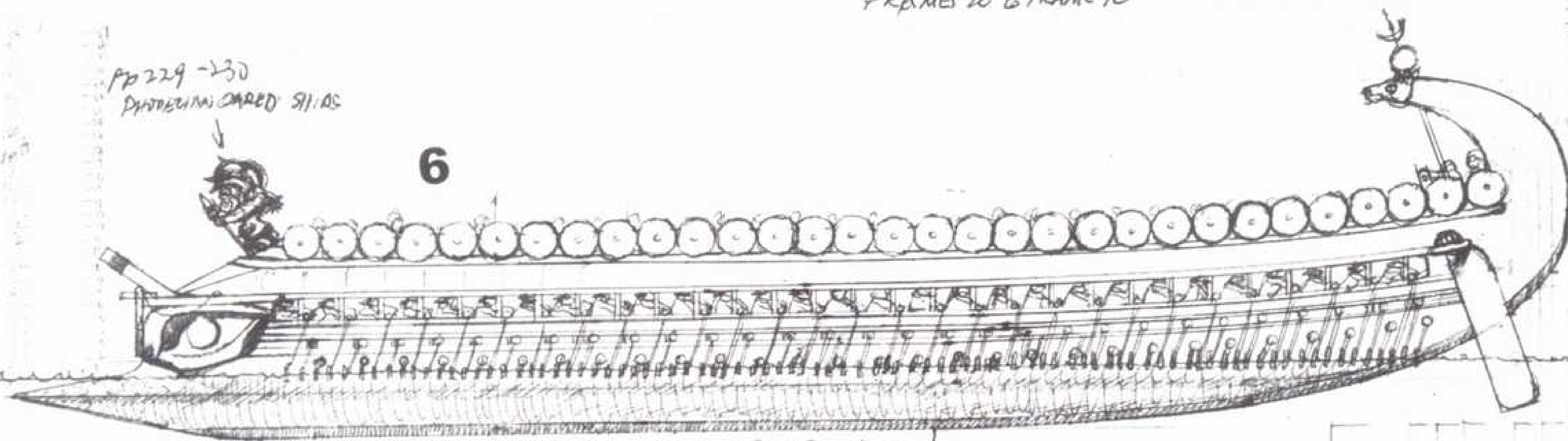
4
TOP



3
FRAMES 20 & FRAME 70



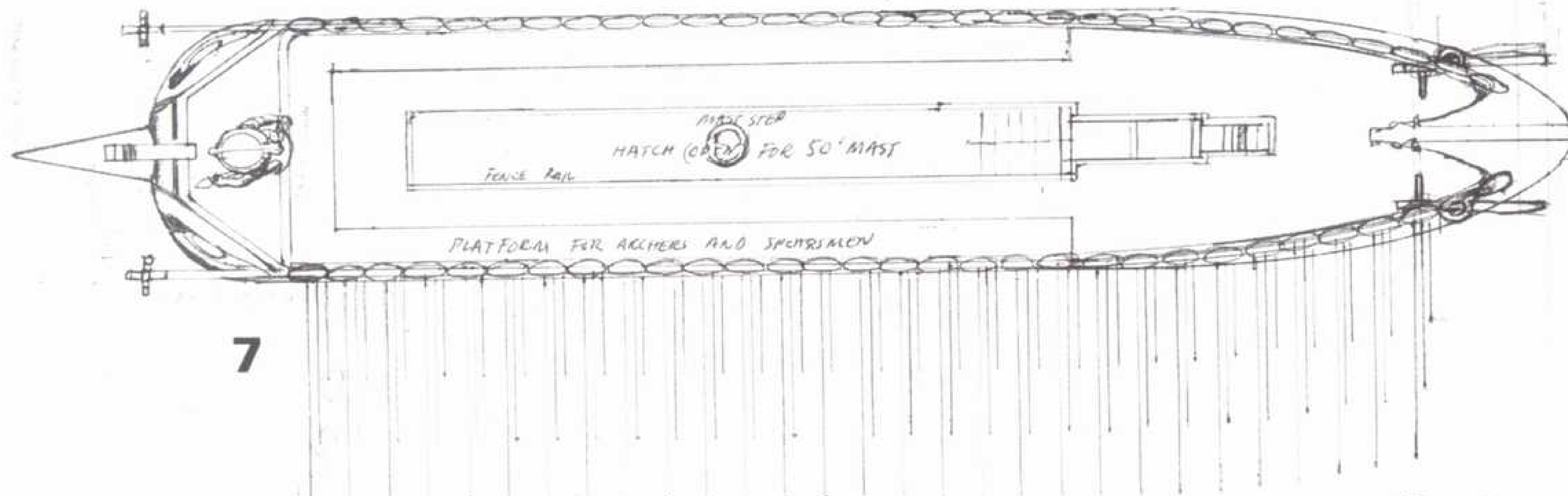
8



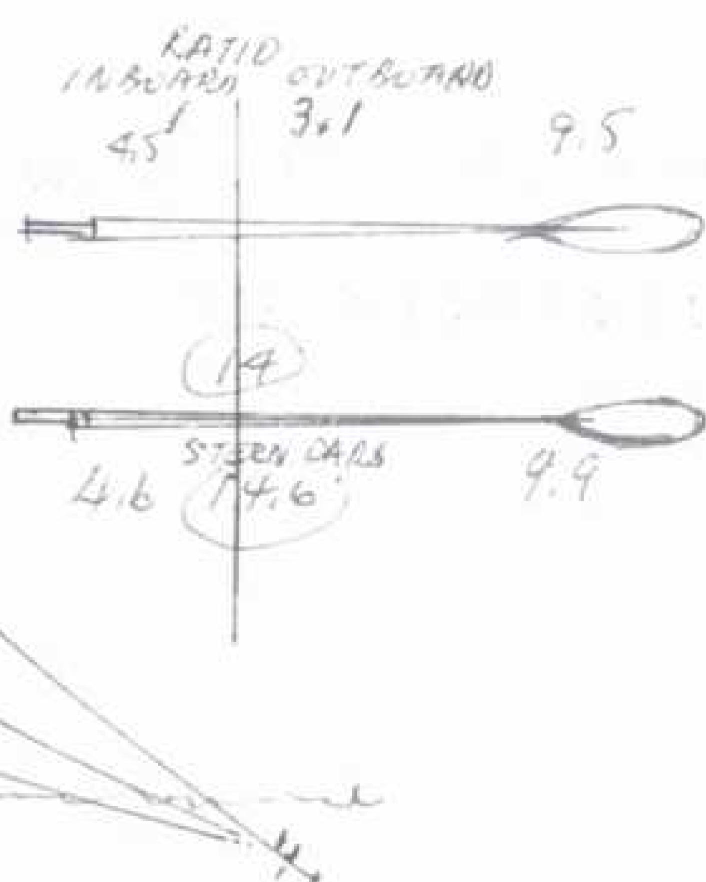
Pp 229 -230
PHOENICIAN OARED SHIPS
6
SCALE 1-1
20
30
40
50
60
70
80
90
100
106
108
110
114
116
118
FRAME 70
17 OARS FROM THE BOW OAR



Thranites Top
Zigites middle
Thalamites (lower)
115
104
97

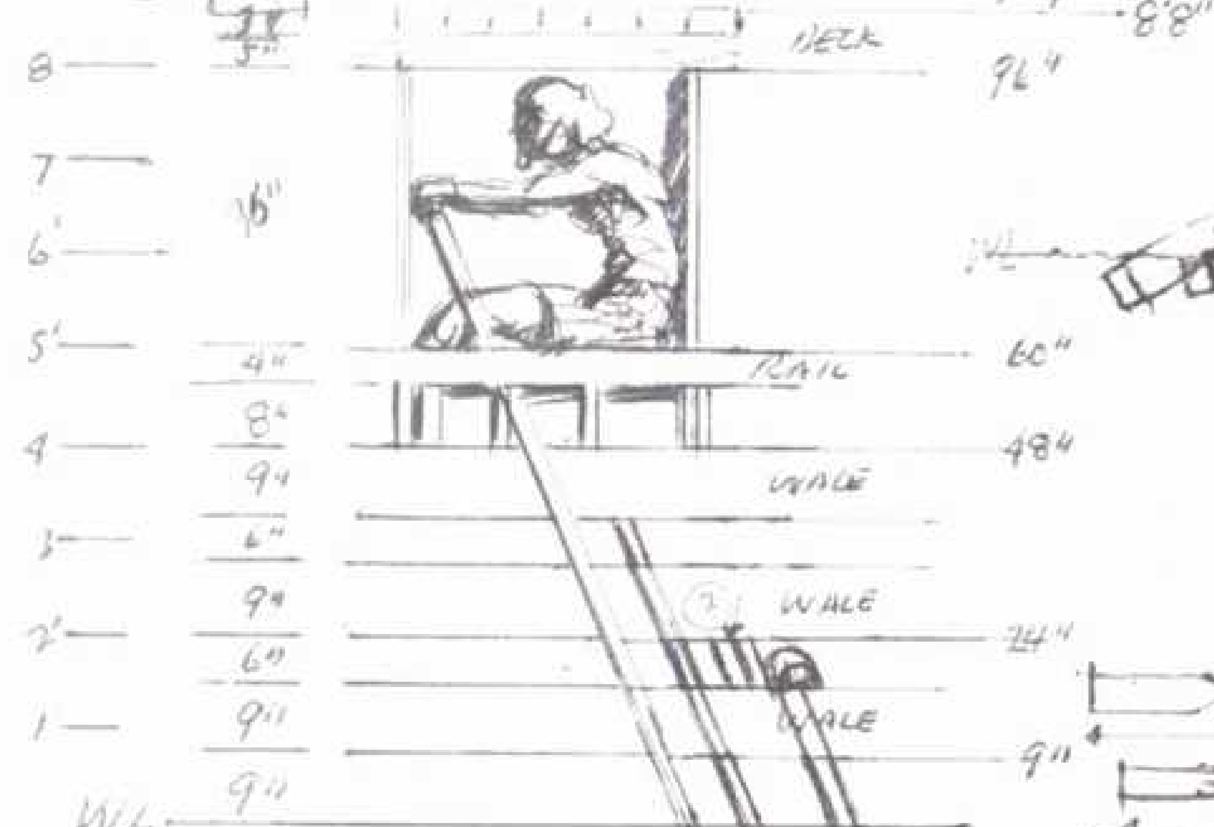


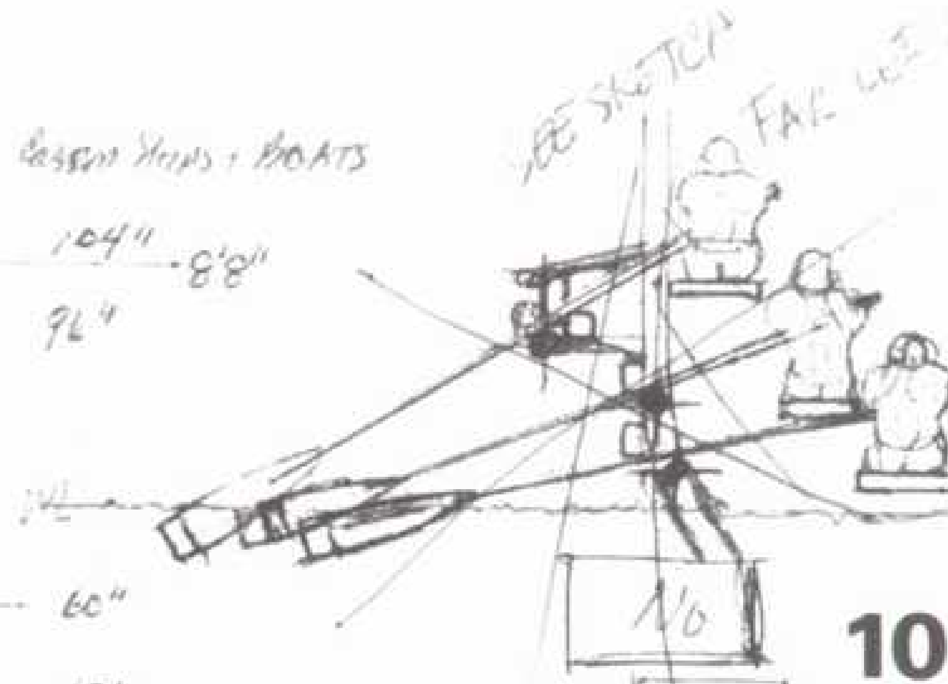
HATCH COVER FOR 50' MAST
FENCE RAIL
PLATFORM FOR ARCHERS AND SPEARSMEN
7
SCALE 1-1
Rudder



See pages 36 37 Casson Ships + Boats
Description 1971 Ships and Seamanship Casson

9



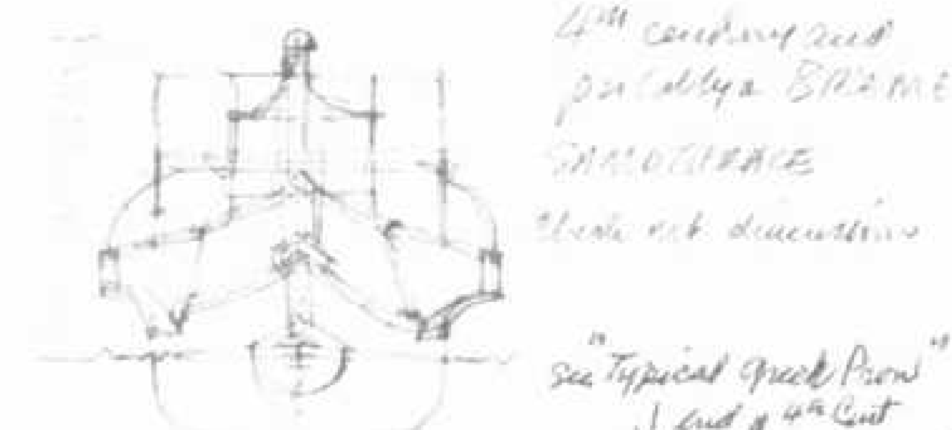


10



11

RATIO
1.45
1
OUTSIDE
INSIDE
OK
CORRECT
OK
CORRECT
NO



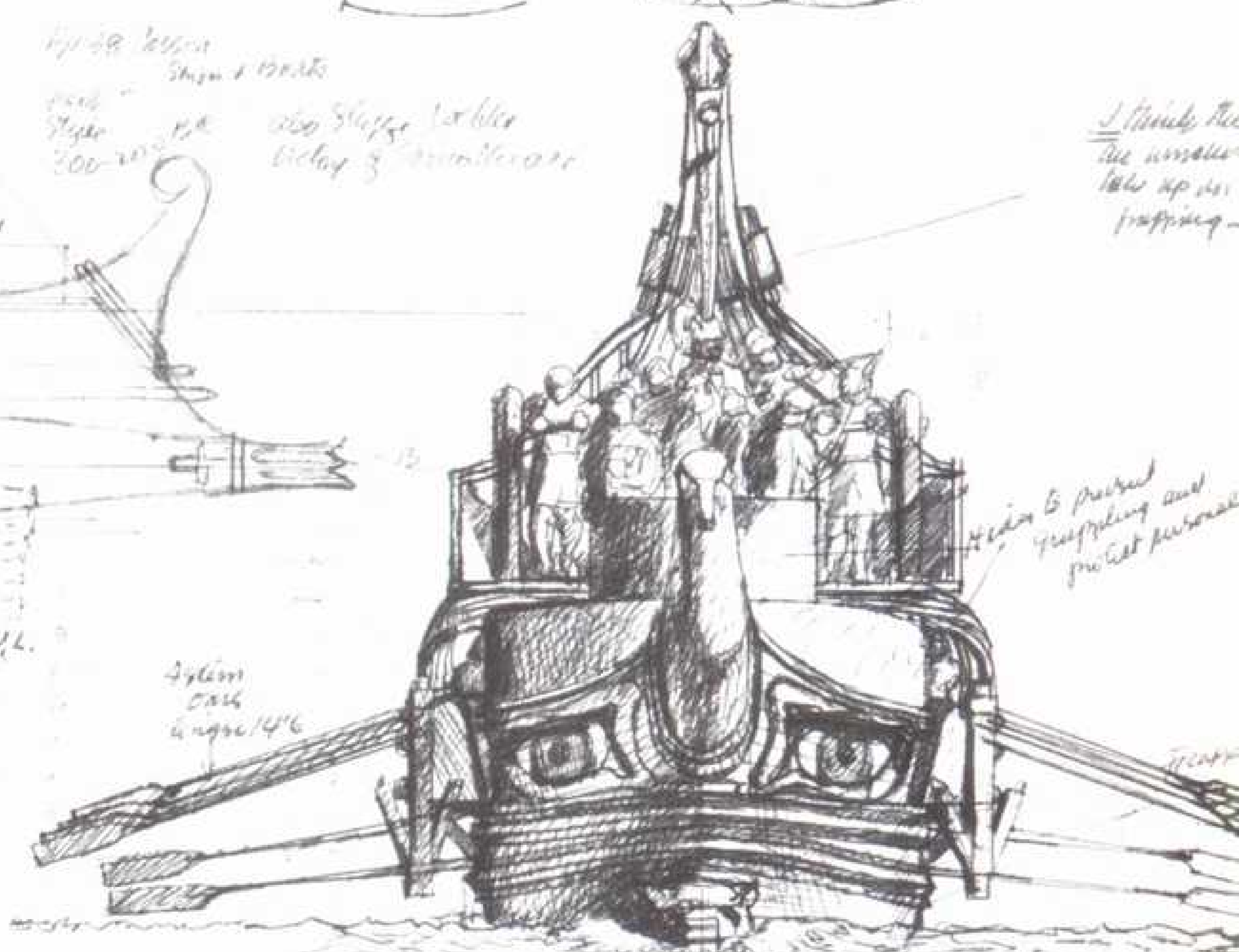
See "Typical Greek Prow" pp 141
"Phoenician Based Ships"

5 officers
25 enlisted
170 Rowers

12

10 marines
5 Bowmen





70 60 50 40 30 20 10 0 02 0 STEM 09|

frame 113½ Top of frame 17' above W.L. at stern
frame #112 9' above WL at stern
frame #110 7' above WL at stern
frame 104 3' above waterline at stern
frame 47, W.L. at the stern
frame #40

W.L.

13



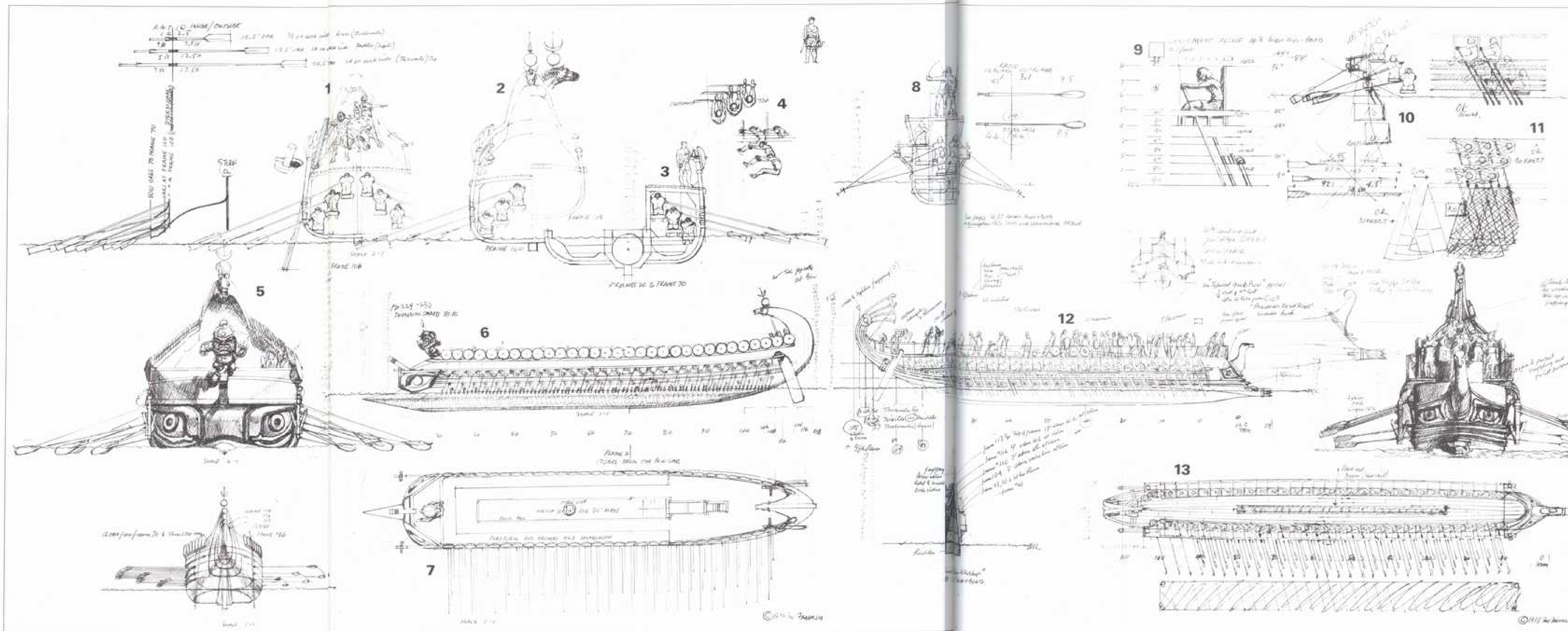
©1973 Fred Freeman

Un artista intenta representar un trirreme en acción

El cuadro de la batalla de Salamina reproducido en las páginas precedentes fue realizado por Fred Freeman, que llevó a cabo una exhaustiva labor de investigación para documentarse. Aquí presentamos dos páginas de su cuaderno de apuntes; la más cercana intenta reconstruir cómo era impulsado un trirreme fenicio, mientras que la otra está dedicada a un trirreme griego.

En primer lugar, Freeman estudió los remos y sus proporciones *(arriba, a la izquierda);* luego trató de encajar tres hileras de remos en un barco desprovisto de pescantes (1, 2, 3, 4), teniendo en cuenta que se trataba del período comprendido entre los años 500 y 300 antes de nuestra era, cuando según muchos expertos los trirremes ya estaban provistos de cubierta completa. Freeman pensó, como posible solución, que los remos fueran de diversa longitud: pero ello planteaba otro problema: los hombres que manejan remos cortos pueden bogar mucho más rápidamente que los que manejan remos largos. La figura 5 es una vista de proa de un barco fenicio, y más abajo se representa una vista de popa. La figura 6 muestra una vista lateral del buque, debajo de la cual aparece una vista superior. Si se observa detenidamente la vista lateral, se aprecia que las troneras de la hilera superior están colocadas de tal forma que el remero no puede completar su palada. En dibujos posteriores, Freeman tuvo que modificar esta disposición.

El trirreme griego está concebido como un barco con pescantes, y con remos de una misma longitud. La combinación de estos dos factores facilita la superposición de los remos, a la vez que permite un mejor manejo de los mismos. El sistema fenicio tal vez fuera más semajente al griego que el que Freeman dibujó en primer lugar. Se basó en una escultura helena para representar la disposición griega (9), y con objeto de asegurarse realizó estudios horizontales y verticales (10, 11) a fin de comprobar que tal colocación de los hombres permitía que éstos dieran una palada completa, sirviéndose de remos de casi 5 metros (8). La figura 12 es una vista lateral de un trirreme griego y muestra el triple espolón que se sabe que tenían estos buques. Ignoramos el motivo por el cual se prefería esa clase de proa; más adelante los griegos volvieron a adoptar el espolón simple usado por los fenicios (6). La figura 13 es una vista superior que experimenta –nuevamente sin éxito– con remos de distinta longitud. Los dibujos no numerados son vistas de proa y de popa del trirreme griego; se observan claramente los *oculi,* u ojos, que solían pintarse en las proas de los buques antiguos, se supone que para marcarles el rumbo.



Capítulo tercero: Creación de una red mercantil



Para muchas gentes que vivían en lugares del mundo civilizado, el mercader fenicio que iba a comerciar con ellos podía ser el único extranjero que conocieran en toda su vida. En parajes más cosmopolitas, donde la presencia de extraños era corriente, seguía habiendo en el fenicio algo especial: había visitado lugares de los que los demás hombres sólo habían oído hablar.

Esta reputación creció rápidamente después del año 1000 antes de nuestra era, como reflejo de la rapidez y la energía con que los mercaderes costeros empezaron a fluir al exterior y, al hacerlo, los cananeos se transformaban en fenicios. Esa energía no puede explicarse diciendo simplemente que los fenicios eran gentes muy enérgicas. Eran, efectivamente, enérgicos, pero había otros aspectos de su situación que bien pudieron predecir el importante papel que desempeñarían como pueblo explorador y dedicado al comercio marítimo.

Lo primero y más importante era su emplazamiento. Se hallaban literalmente en el centro del mundo antiguo. Gran parte del comercio de aquel mundo se realizaba viajando en barcos fenicios y almacenándolo en depósitos fenicios. Cuando un pueblo de Mesopotamia deseaba comunicarse con el oeste, lo hacía a través de rutas de caravanas que convergían en la costa libanesa.

A medio camino entre Biblos y Beirut se halla la garganta de un río que fluye desde las montañas hasta el mar. Conocido como el río del Perro, durante varios miles de años fue ruta comercial y camino de invasiones. A lo largo de los siglos han sido muchos los invasores que atravesaron esta garganta y grabaron placas conmemorativas en las rocas para dejar constancia de su paso.

Los más antiguos de estos monumentos están ahora tan deteriorados que resultan indescifrables. Pero aún siguen allí *(página 59)*, contemplando impasibles un mar que reluce tan azul como cuando el desdichado Rib-Addi recorría la costa de un extremo a otro, pasando frente a este mismo lugar, devanándose los sesos para salvar a Biblos y, por supuesto, a sí mismo.

Más de 3.000 años de placas que recuerdan invasiones y conquistas militares ponen de manifiesto la importancia estratégica del Líbano. Cuando un faraón egipcio dirigía su vista y sus regimientos hacia el este, contra Asiria o Babilonia, primero debía asegurarse el control de los puertos libaneses. De igual forma, cuando los ejércitos asirios o babilonios avanzaban rumbo oeste, no era posible invadir Egipto sin que existiera algún arreglo –convenido o forzado– entre el invasor y los reyes de Tiro y de Sidón.

No menos importante que el valor estratégico de la región era su valor real. Los puertos fenicios alcanzaron gran opulencia, y atraían a los invasores asirios como la miel a las abejas. En consecuencia, los asirios atacaban a menudo aunque no tuvieran ningún pretexto geopolítico para la invasión. Durante sus rapaces merodeos, a veces intimidaban a los fenicios hasta conseguir de ellos tributos; otras veces los obtenían por la fuerza. En unos casos, después de obtenerlos, se limitaban a regresar a su casa; en otros, dejaban guarniciones o agentes imperiales para asegurarse de seguir recibiendo tributos.

Las más de las veces, los príncipes mercaderes fenicios comprendían que era prudente pagar; su larga experiencia mercantil les indicaba que, si eran pacientes, gran parte de la riqueza que les estaba siendo arrebatada por la fuerza, retornaría después a ellos

Chipre era una importante fuente de cobre para los mercaderes fenicios, y este soporte para un quemador de incienso lo refleja claramente. El hombre, vestido con la larga túnica usada por los fenicios, transporta un lingote de cobre en forma de pellejo de buey. Estos lingotes fundidos en tan curiosa forma eran comunes en el mundo mediterráneo durante aquella época.

En la roca de la garganta del río del Perro, en el Líbano, fue esculpida esta placa que, al parecer, conmemora una invasión del rey asirio Salmanasar III, en el año 858 antes de nuestra era. Es una de las 19 placas que están diseminadas por la garganta, inscritas en ocho lenguas diferentes. La más antigua es egipcia y se remonta al año 1297 antes de nuestra era. La más reciente es libanesa, celebrando la expulsión de los franceses en 1946.

de manera más pacífica. El poder de recuperación de las ciudades fenicias era asombroso, y cabe imaginar que estas invasiones intermitentes fueran consideradas como una especie de desagradable impuesto sobre los beneficios que debía ser pagado de vez en cuando para seguir en el negocio.

Una de las causas por las que las ciudades fenicias se recuperaban tan rápidamente era su gran flexibilidad política. Cada ciudad constituía una entidad separada, libre para actuar en provecho propio, para negociar independientemente, alerta a cualquier ventaja comercial o política si ésta parecía interesante, e igualmente presta a apuñalarle por la espalda al año siguiente.

Es difícil juzgar hasta qué extremo se traicionaban entre sí, aunque los escasos documentos que han sobrevivido tienden a demostrar que las ciudades costeras no eran aliados dignos de confianza, sobre todo a causa de las presiones que los asirios ejercían sobre ellas. Para equilibrar esa tendencia a reñir entre sí, existía un contrapeso que fue el mayor y más importante motivo de una rápida recuperación: las enormes oportunidades comerciales que se ofrecían ante ellos. El mundo mesopotámico de los ríos Tigris y Eufrates representaba sólo uno de los tres importantes mercados que llamaban a las puertas de los fenicios. El segundo mercado era Egipto, hacia el sur. El tercero era Chipre, Creta y el mundo mediterráneo hacia el oeste. Cuando el rey Nabucodonosor deseaba obtener bellos objetos de alfarería griegos, la manera más fácil de conseguirlos era a través de los fenicios. Cuando un pueblo del norte o el oeste del Mediterráneo deseaba obtener papiros egipcios, también comprobaba que lo más cómodo era obtenerlos de los fenicios. Y así sucesivamente.

Por lo tanto, si bien los fenicios no eran los únicos mercaderes del mundo mediterráneo, eran los que estaban situados más céntricamente. Y, merced a que su carácter emprendedor les había llevado a establecer una singular cadena de factorías, podían ofrecer la más amplia variedad de artículos. Por fin, siendo marineros, podían penetrar en mercados inaccesibles a pueblos no marineros. En suma, eran el eje en torno al cual giraba gran parte del comercio primitivo del Mediterráneo y el Próximo Oriente. Pero no se contentaban con ser simplemente un eje y recibir comisiones de todo cuanto pasara por sus manos. Poseían también otras ventajas: dos de ellas naturales y una tercera que tuvieron que ir adquiriendo a lo largo de los siglos.

Las ventajas naturales con que contaban eran la madera y la púrpura. Biblos era hacía tiempo un centro maderero, bien conocido por sus cedros y abetos. Tiro y Sidón eran centros de teñido, célebres por su paño púrpura, el cual dependía de la segunda ventaja natural de Fenicia: el múrice, un molusco gasterópodo muy abundante en las aguas costeras. Alguien –tal vez un pescador– descubrió un día que, si se sacaba el suave cuerpo de un múrice de su caparazón y se le exponía al sol en una cacerola poco profunda con agua salada, el molusco empezaba a descomponerse y una glándula de su cuerpo empezaba a segregar un líquido. Este líquido era utilizado para teñir el paño. Según el tiempo que durase el proceso de descomposición y según lo concentrado que estuviera el extracto, el color resultante variaba desde un rosa pálido, pasando por varias tonalidades de rojo, hasta un intenso violeta. Esta última tonalidad era la púrpura real de Tiro *(páginas 60-61)*, conocida y admirada por todo el mundo antiguo y en algunos países lucida sólo por los reyes.

La tercera ventaja que tuvieron los fenicios para alcanzar la preeminencia comercial eran sus conocimientos técnicos Situados como estaban en el eje mercantil del mundo, tuvieron ocasión de familiarizarse con una amplia variedad de materiales, así como con técnicas de fabricación y estilos artísticos. Asimilaron esta información y la pusieron a su servicio.



De comerciantes en marfil, se convirtieron en expertos eborarios. Obtuvieron de Egipto el secreto de la fabricación del vidrio y lo explotaron. Llegaron a ser grandes fabricantes de joyas. Aprendieron el repujado de metales y el trabajo del esmalte, y aplicaron ambas técnicas a la decoración de adornos y joyas hechas de fino oro y plata. Aunque algunos especialistas creen reconocer elementos de un estilo "fenicio" en este trabajo, los artistas fenicios derivaban su inspiración principalmente de los diseños de otros. Igual ocurría con las vasijas de metal, las jofainas de plata y los recipientes de cobre y bronce. Algunos de estos artículos estaban exquisitamente hechos, pero con diseños derivados evidentemente de Mesopotamia, de Egipto o del mundo Egeo.

Ello no quiere decir que los fenicios carecieran de originalidad. Lo más probable es que se dejaran influir debido a exigencias del mercado. Casi podemos oír a un artesano fenicio diciendo para sí: "Si lo que se vende son los collares egipcios con escarabeos, yo los copiaré. No es necesario comprarlos a Egipto; los fabricaré yo mismo y así ahorraré." Por otra parte, a medida que los artículos de exportación tendían a ser producidos cada vez en mayor volumen, la pericia y originalidad del artista-artesano era inmolada en pro de la fabricación de objetos que pudieran obtenerse lo más rápida y económicamente posible: había que atender a la demanda.

Teniendo a mano una provisión de excelente madera, los fenicios fueron conocidos desde el principio como notables carpinteros y ebanistas. Según parece, no utilizaban mucha madera en la construcción de casas –para ello usaban piedra o ladrillo–, pero la empleaban profusamente en la decoración y los muebles. En general, sus conocimientos del metal, la madera y la piedra hicieron que fueran muy solicitados como artesanos ambulantes. Entre quienes desearon emplear tales habilidades, destaca el rey he-

breo David. Habiendo consolidado la monarquía hebrea hacia el año 1000 antes de nuestra era, David deseaba tener una salida al mar y construirse para sí mismo "una casa" de madera. Acudió a su vecino Hiram, que en aquella época era el rey de Tiro, para que le enviara artesanos, y de ello resultó una alianza comercial mutuamente provechosa.

Por el Antiguo Testamento sabemos que Hiram fue un gran personaje, seguramente el más poderoso de toda la costa. Este comerciante vigoroso, con el instinto de un comerciante para extenderse allí donde hubiera beneficio, comprendió el valor que suponía la relación con los hebreos. Habiendo llegado a un ventajoso acuerdo con un rey hebreo, Hiram no dudó en continuarlo con otro, el hijo y sucesor de David, Salomón.

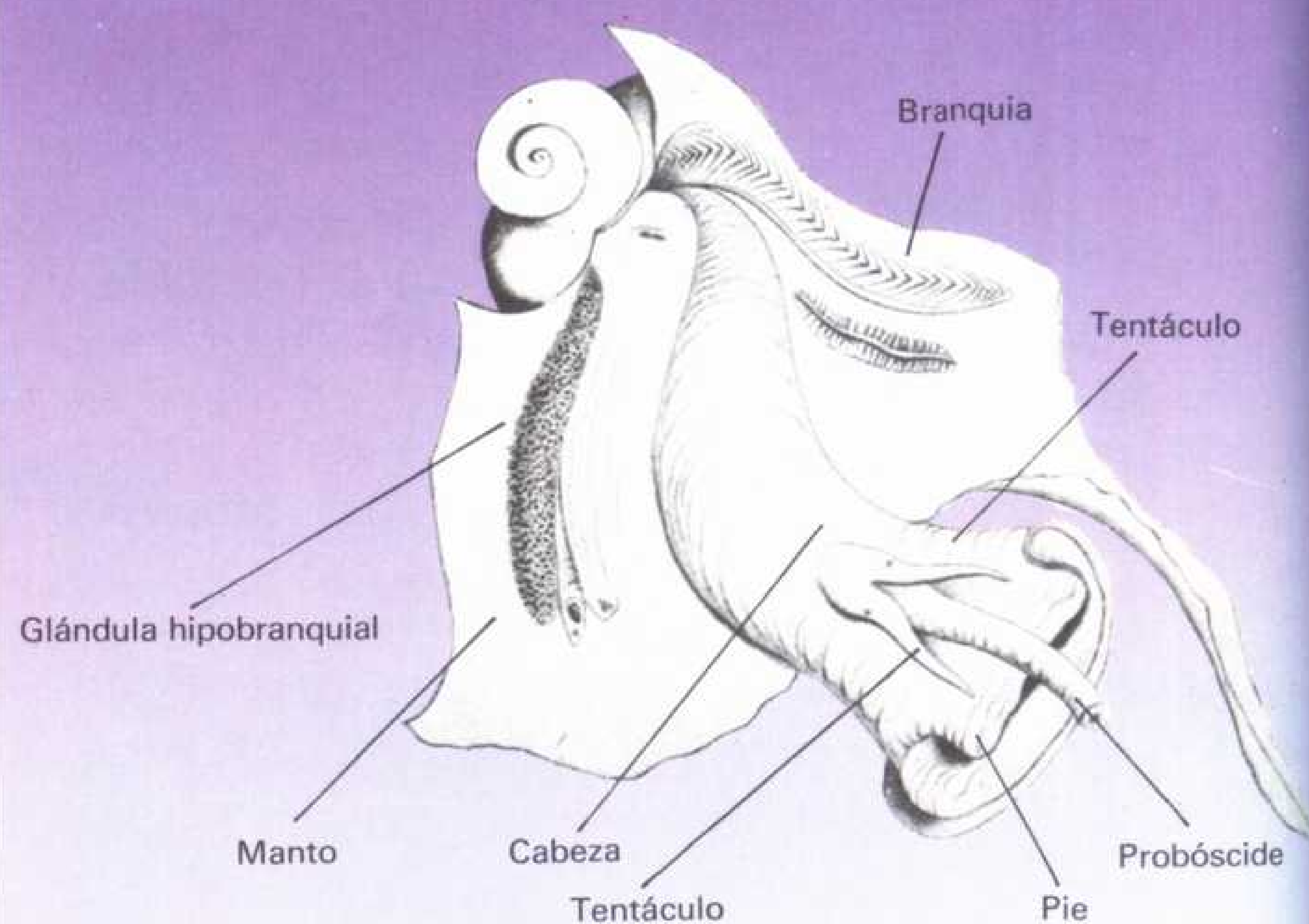
Las pretensiones de Salomón eran más ambiciosas que las de David. En primer lugar, deseaba erigir el templo más espléndido que los hebreos jamás hubieran conocido. Así que Hiram envió todo un equipo de trabajadores que cruzaron las montañas hasta Israel para diseñar y edificar un templo desde la primera piedra. A cambio, Hiram obtuvo un suministro anual de aceite y trigo. Esto último, según podemos deducir, era muy necesario para la creciente población de Tiro, cuyas tierras de cultivo eran escasas a causa de la proximidad de las montañas al mar. El segundo objetivo de Salomón era extender su comercio hacia el sur y el este por el mar Rojo y el océano Indico; en concreto, hasta Ofir, donde se producía oro. A lo largo de la historia se ha perdido el emplazamiento exacto de Ofir, pero muchos expertos creen que seguramente se hallaba en algún punto del sur de Arabia. Dondequiera que estuviese, Salomón vio la ocasión de llegar allí utilizando la salida de que disponía en el golfo de Aqaba, en el nacimiento del mar Rojo; sólo necesitaba barcos. Pero era hombre de tierra, como su pueblo, descendiente de pastores nómadas.



Murex trunculus



Murex brandaris



La púrpura real y su fabricación

Según la leyenda, el dios tirio Melqart paseaba un día por la orilla del mar con su amada, la ninfa Tyrus, cuando un perro que les acompañaba mordió un múrice y lo partió en dos. En el acto la boca del perro se tiñó de un intenso púrpura, y Tyrus, admirada por el bello color, anunció a Melqart que no le aceptaría como amante hasta que no le hubiera ofrecido un traje del mismo tono. Melqart recogió entonces gran cantidad de moluscos, y de esta manera es como nació la industria tiria del teñido.

Es posible que esta deliciosa leyenda se base en el hecho de que los primeros tintoreros aprendieron dónde obtener sus colores al observar las bocas teñidas de las personas que comían múrices. En cualquier caso, en el año 1000 antes de nuestra era Tiro y Sidón se habían convertido ya en centros de producción de lana y seda teñida de una calidad inigualada en todo el mundo antiguo.

El tinte provenía de una pequeña glándula existente en el cuerpo del múrice, que debía ser extirpada cuando el molusco aún estuviera vivo para poder obtener debidamente las más brillantes tonalidades. Cada glándula proporcionaba tan sólo una o dos gotas de un líquido amarillento que se oscurecía al ser expuesto al sol y al aire. El proceso requería un lento pero constante hervor durante casi dos semanas, tiempo durante el cual el preciado líquido se reducía a una decimosexta parte de su volumen primitivo. Por ello se necesitaban las glándulas de unos 60.000 moluscos para producir tan sólo una libra de tinte, lo que explica que el precio de la esencia fuera tan desorbitado. Un experto ha calculado que una libra de seda de primera calidad, teñida de acuerdo con las más rigurosas normas de Tiro, podría costar hasta 28.000 dólares en moneda corriente.

Los mejores tintoreros trabajaban sólo con cacerolas de plomo o de estaño, pues sabían que el latón o el hierro descolorarían la esencia. Por lo general utilizaban dos especies de múrices: el *Murex brandaris,* o cañadilla, y el *Murex trunculus,* o busano *(izquierda).* El *Murex brandaris* por sí solo teñía el paño con un púrpura oscuro e intenso; había que agregarle una determinada cantidad de *Murex trunculus* y se requería un doble baño minuciosamente controlado en tinte de un tercer molusco –no un múrice– para conseguir la lustrosa púrpura real tan codiciada. Otros tintes –rebajados hasta un rosa pálido, como se muestra en el graduado fondo de la página opuesta– se obtenían variando la mezcla y el tiempo de exposición a la luz. Todos los tintes púrpura de Tiro eran indelebles –es decir, no palidecían–, lo que contribuía a su valor tal como su belleza.

Hubo un tiempo, a medida que crecían el poder y el prestigio de Roma, en que todo ciudadano rico podía "lucir la púrpura", una estrecha franja en su toga. Más tarde ese privilegio se reservó a los senadores y, finalmente, sólo al emperador. Se dice que Marco Antonio y Cleopatra tenían un buque de guerra notorio por su ostentación; su vela mayor estaba teñida con púrpura de Tiro.

El teñido mediante el múrice era practicado en varios puntos de la zona mediterránea, incluyendo las islas de Malta y Motya, pero en ninguna parte se realizaba con una pericia comparable a la de los tintoreros de Tiro y de Sidón. Su inmensa productividad queda atestiguada por los montículos de caparazones –formados por miles de millares– que siguen apilados en torno a las ruinas de los viejos talleres de teñido. Tanto en Tiro como en Sidón, las zonas de trabajo estaban emplazadas hacia el sur, a las afueras de la ciudad y a favor del viento, debido al terrible hedor que emanaba de los cuerpos descompuestos de los moluscos.

A través de muchos altibajos, la industria del teñido persistió, sobreviviendo incluso a la caída de Tiro y durando hasta el año 800 de nuestra era, época en la que Carlomagno importaba paño teñido en Tiro. A partir de entonces fue languideciendo a causa de su desorbitado coste. Los tintes de anilina, indelebles y baratos, aseguran que ya no revivirán.

Tanto el Murex trunculus como el Murex brandaris (izquierda, arriba) eran abundantes en el Mediterráneo oriental. El esquema de la izquierda, abajo, indica las partes de M. brandaris. La glándula hipobranquial producía la esencia buscada por los tintoreros.

Este panel de marfil, que data del año 1200 antes de nuestra era, muestra a un rey cananeo sentado en un trono decorado con esfinges aladas. Esfinges semejantes fueron empleadas más tarde en el templo del rey Salomón (páginas 123-127), y la Biblia alude a ellas denominándolas "querubines". El panel iba sujeto a un mueble exactamente por los tres orificios que aparecen como zonas negras circulares.

De nuevo, Hiram, previsor, se adelantó. De acuerdo con los datos que se tienen, reunió un equipo de especialistas en la construcción de barcos, la fabricación de velas y la dotación de aparejos y los envió para construir la flota de Salomón en Esyon-guéber, junto al moderno puerto israelita de Elat. Una vez construida la flota, ésta fue tripulada por marineros fenicios, y parece que Hiram obtuvo su parte del oro y las piedras preciosas que fueron traídos del misterioso Ofir. Nada más que del oro traído de Ofir, la Biblia da una cifra de 450 talentos. Teniendo en cuenta que un talento pesaba algo más de 75 libras, esto –si podemos fiarnos de la cifra que nos da la Biblia– viene a representar, como puede decirse, una cantidad "sufficiente para rescatar un re".

Oro de Ofir. Cobre de Chipre. Plata de Etiopía. Estaño de España. El comercio del Mediterráneo estaba cada vez más dominado por la demanda de metales. Los fenicios se hallaban en el centro de todo ello. El estaño era muy solicitado porque podía mezclarse con cobre para hacer el bronce, un metal mucho más duro que el cobre. Muchos especialistas creen que fue la atracción de los ricos depósitos de estaño en España lo que primero atrajo a los fenicios a Occidente, y de ahí tal vez a Bretaña y a las islas Británicas, donde también se obtenía. Entre tanto, en Asia Menor se había desarrollado la técnica de fundición de hierro, y los fenicios no tardaron en agregar ese arte a su repertorio de habilidades. Por el año 1000 antes de nuestra era, estaban dotados como nadie para el papel que les consagraría como los marineros-mercaderes por excelencia de su tiempo. Y poseyendo un profundo conocimiento de los metales, artículos comerciales de todo tipo, un arsenal de técnicas industriales y una magnífica experiencia en los barcos y el mar, los fenicios estaban preparados para ir prácticamente a donde fuera. Y así lo hicieron. Se extendieron hacia el oeste, estableciendo pequeñas factorías en puntos estratégicos. Posteriormente, llegaron a los límites occidentales del propio Mediterráneo: las columnas de Heracles (conocido por los romanos como Hércules), el actual estrecho de Gibraltar. Era la puerta de acceso al Atlántico y no se detuvieron en ella: penetraron en el océano.

Algunos de los viajes que emprendieron son literalmente asombrosos. Hacia el año 600 antes de nuestra era, su reputación como viajeros a sitios remotos era tan grande que el faraón egipcio Necao II les pidió que emprendieran un viaje de exploración. En aquellos días toda Africa era llamada Libia, término vago que comprendía aquellos arenosos yermos inexplorados que formaban el Sahara y se extendían al sur de una franja costera fértil, mucho más conocida, a lo largo del Mediterráneo. Nadie sabía cuán extensa era la Libia antigua. Imprecisas rutas de caravanas unidas por oasis partían hacia el desierto. Extrañas gentes negras vivían al final de esas rutas. Esto se sabía porque los productos –oro, marfil y esclavos negros– llegaban por esas vías comerciales. Pero seguía ignorándose hasta dónde se extendía Libia y cuál era su forma. Necao II debía creer que se trataba de una isla, porque ordenó a los aventureros fenicios que partieran del mar Rojo al sur y regresaran del oeste por las columnas de Heracles: es decir, que circunnavegaran Africa. Por asombroso que parezca, esto es precisamente lo que por lo visto hicieron los fenicios. Nadie repetiría su hazaña hasta 2.000 años después.

La travesía costó a los marineros fenicios tres años. El historiador griego Heródoto describe cómo lo hicieron. Cuando llegaba el otoño, dondequiera que se encontrasen, bajaban a tierra, desbrozaban un pequeño terreno, lo sembraban con grano y esperaban a que madurara. Llegado el momento, lo recolectaban y proseguían el viaje. No se conserva ninguna otra indicación acerca de lo que hacían, a quiénes conocieron ni qué vieron; pero sí un interesante da-



to. Cuando al final de su periplo informaron a Necao II, los marineros insistieron en que, al doblar el extremo sur de Libia y dirigirse hacia el norte bordeando la costa oeste del continente, el sol les salía por la derecha, mientras que hasta entonces les había salido por la izquierda. Heródoto, uno de los más encantadores fabulistas que han vivido –aunque también uno de los más escépticos–, registró escrupulosamente esta extraña sarta de noticias, si bien declarando que no la creía. Por supuesto, es precisamente esa observación suya la que da peso a la aseveración de que los fenicios llegaron efectivamente al hemisferio sur y acabaron dando la vuelta en torno a Africa: dado que el sol siempre sale por el este, al bajar los fenicios por las costas orientales de Africa, el sol salía por la izquierda, y al subir por las occidentales, les salía por la derecha.

Otro periplo africano, del cual se poseen datos más fidedignos, fue emprendido por el almirante cartaginés Hannón hacia el año 425 antes de nuestra era. El propósito de Hannón no era el de navegar alrededor de Africa. Más bien estaba interesado en consolidar el comercio africano. Hizo anotaciones en un cuaderno de bitácora, del cual perdura una traducción griega. Siguiéndola, podemos reconocer algunos de los principales accidentes geográficos que vio y localizar los lugares donde se detuvo para fundar ciudades o factorías. Prácticamente todos los expertos concuerdan en que uno de los grandes ríos junto a los que pasó fue el Senegal. Pero al sur de éste, su crónica se hace cada vez más confusa. Es difícil saber si fue Sierra Leona lo que alcanzó antes de emprender el regreso debido a la escasez de provisiones o si fueron los montes del Camerún, como creen algunos, situados 2.500 kilómetros más allá. En cualquier caso, vivió unas extrañas aventuras. Vio grandes manadas de elefantes en unos cañaverales junto a un lago, y también enormes cantidades de cocodrilos e hipopótamos en lo que se ha identificado como un brazo del río Senegal. En uno de los para-



La piedra Nora, procedente de Nora, en Cerdeña, tiene una inscripción en caracteres fenicios. Es la más antigua prueba que se conoce de la penetración fenicia en el Mediterráneo occidental. Se remonta al siglo IX antes de nuestra era y posiblemente sea anterior a la fundación de Cartago. El mensaje, aunque fragmentario, parece indicar los crímenes por los cuales un hombre podía ser desterrado de Cerdeña durante un año.

jes, al tratar de desembarcar, fue atacado por una multitud de salvajes vestidos con pieles de animales; apostados sobre unos riscos, los salvajes arrojaron tantos peñascos contra la expedición, que ésta tuvo que seguir navegando. En otro lugar se encontró con unos velludos habitantes a quienes un intérprete africano que le acompañaba identificó como un pueblo llamado *gorilas*. Los "hombres" consiguieron huir trepando por un risco, pero la expedición de Hannón logró atrapar a algunas "mujeres", quienes mordieron y magullaron a sus capturadores tan ferozmente que fue necesario matarlas. Hannón trajo consigo las pieles de tres de ellas para exhibirlas en Cartago.

Antes del viaje de Hannón, relativamente bien documentado, es posible que emprendiera otro Himilcón, también almirante cartaginés y quizá hermano de Hannón. Prácticamente no existen documentos sobre el viaje de Himilcón, como tampoco sobre la relación que unía a los dos hombres. Sin embargo, la mayor parte de historiadores afirman que, una vez sobrepasadas las columnas de Heracles, la expedición de Himilcón se dirigió hacia el norte en lugar de hacia el sur. Este viaje tiende a confirmar que los fenicios estaban implicados en el comercio del metal en Bretaña. Los datos, desgraciadamente, son confusos; fueron escritos mucho después del hecho, y acaso mezclen más de un viaje. Pero al parecer describen cómo Himilcón navegó costa arriba, rodeó la península de Bretaña y llegó a las islas Británicas. No existe ninguna prueba arqueológica directa que confirme como fenicia esta hazaña, pero no cabe la menor duda de que alguien partió de España en esa dirección durante la Edad del Hierro, puesto que en Cornualles han sido halladas huellas de tales visitas. Es imposible determinar si los visitantes eran Himilcón y los miembros de su expedición, o bien otros fenicios o incluso celtas que llevaban a cabo, por su cuenta propia, un comercio con la costa. Estos tres viajes fenicios, dos por Africa y uno a Gran Bretaña,

se realizaron en un período de unos 200 años. Durante ese período, sin duda se efectuaron muchos otros de los que no queda informe escrito ni huella arqueológica. Según la tradición, los fenicios alcanzaron las islas Canarias, las Madeira y las Azores. Cabe la posibilidad de que estas islas fueran descubiertas por buques impelidos mar adentro por las tormentas. Un capitán prudente, atrapado en una fuerte tormenta, habría asegurado con listones las escotillas de su nave y habría capeado el temporal, confiando volver a tierra navegando a vela o remando una vez que la tormenta hubiera amainado. La más próxima de las islas Canarias está tan sólo a un centenar de kilómetros de la costa de Africa. Puesto que los mercaderes bordeaban continuamente aquella costa, es difícil imaginar que nadie hubiera sido arrastrado por los temporales hasta las islas Canarias durante varios siglos de tráfico costero. Las islas Madeira están situadas mar adentro, y las Azores todavía más, a unos 1.600 km al oeste de Gades (Cádiz). Pero en las Azores, por extraño que parezca, se han descubierto ocho monedas cartaginesas. No puede probarse que fueran cartagineses quienes las llevaron, pero la probabilidad de que lo hiciera otro pueblo es remota.

Al considerar los viajes emprendidos por esos grandes navegantes que fueron los fenicios, lo que más impresiona es que ningún contemporáneo suyo emprendió alguno que se les pudiera equiparar. Nadie, según parece, tuvo la energía, el valor y la habilidad indispensables para emprenderlos. Los fenicios combinaban esas cualidades, y por añadidura debían de ser un pueblo rudo: hombres vigorosos y pragmáticos que desaparecieron en el horizonte no en pos de una aventura novelesca, sino porque allí había oro o marfil, o bien porque los elementos les llevaron. Quienes escriben acerca de ellos, resaltan su valor. Pero, así mismo, destacan su rigor como mercaderes, su astucia. De ellos se cuenta que siempre que podían empleaban medios deshonestos, llegando incluso a asesinar o esclavizar a otros hombres.

De hecho, tenían reputación de negreros. En las comedias griegas o romanas es de rigor el personaje que de joven ha sido raptado por los fenicios y vendido luego como esclavo. La *Odisea* de Homero cuenta que Eumeo de Siria fue raptado de niño por los fenicios, "célebres por sus barcos, codiciosos bribones que llevaban innumerables baratijas en su barco negro"; los fenicios se confabularon con la nodriza de Eumeo, que era fenicia, para llevárselos a los dos. Lo que Homero no dice es que la nodriza bien podía ser una esclava; los griegos la habrían raptado o la habrían tomado como botín al saquear una ciudad fenicia y ella estaría deseosa de vengarse de algún modo al tiempo que regresaba a su tierra.

En defensa de los fenicios, debe tenerse presente que son sus enemigos quienes nos hablan de ellos; y también que vivían en un mundo rudo, donde todos aprovechaban el menor descuido para apoderarse de algo.

Por último, podemos acudir de nuevo a Heródoto en busca de alguna prueba que confirme que los fenicios eran mercaderes más honestos de como se les pinta. Debido a sus largos viajes, estaban continuamente en contacto con pueblos menos civilizados, cuyas lenguas no sabían hablar y cuyas costumbres apenas conocían. Ello es especialmente cierto en lo referente a la costa africana situada más allá de las columnas de Heracles. Allí el comercio –para poder llevarse a cabo y para asegurarse los mercaderes que podrían regresar– debía basarse en una confianza mutua. Según el relato de Heródoto:

"Apenas han llegado (los mercaderes), descargan sus mercancías. Luego de disponerlas ordenadamente a lo largo de la playa, las dejan y regresan a sus barcos, donde levantan una gran humareda. Los indígenas, al ver el humo, bajan a la playa, depositan tanto oro como les parece que valen las mercancías

y se alejan un trecho. Entonces, los cartagineses bajan a tierra y miran. Si el oro les parece suficiente, lo toman y prosiguen el viaje. Si no les parece bastante, regresan de nuevo al barco y esperan pacientemente. Entonces los nativos se acercan y van añadiendo más oro, hasta satisfacer a los cartagineses. Ninguna de las dos partes estafa a la otra: los cartagineses no tocan el oro hasta que éste no asciende al valor de sus mercancías, y los nativos no se llevan las mercancías hasta que el oro ha sido retirado."

Una historia bonita y –juzgando a los fenicios como unos mercaderes de sentido práctico y sagaces– seguramente cierta.

A pesar de lo dramáticos que debieron resultar esos viajes de descubrimiento, era su lento y diario recorrido por el Mediterráneo lo que mantenía a flote la empresa mercantil fenicia; los "toneles" de los mercaderes fenicios llegaron a ser algo familiar en casi todo puerto civilizado, y en algunos no tan civilizados.

Una excepción era el Egeo. Los fenicios ya habían intentado al principio penetrar en ese mar. Estaban ya bien establecidos en diversos puntos en Chipre, y de ahí partieron para fundar factorías en Rodas e incluso en Creta. Pero los griegos pronto aplastaron estas cabezas de puente, y durante un tiempo los fenicios hubieron de abandonar toda esperanza de penetrar en el Egeo.

El Mediterráneo, por contra, les estaba abierto de par en par; y el tesoro metálico español les incitaba desde el extremo de una ruta de agua que terminaba a menos de 4.000 kilómetros hacia el oeste. Es posible seguir los movimientos de los fenicios hacia el oeste si nos fijamos en los lugares a lo largo de la costa que los capitanes pudieron haber escogido para pernoctar, calculando que cada uno de estos puntos se encontraba unos 50 kilómetros más allá del otro. El arqueólogo francés Pierre Cintas ha desarrollado este instrumento de investigación instando a descubrir "un paisaje, un tipo de paisaje determinado: *un paisaje púnico*".

¿A qué se refiere Cintas? "Púnico" es el término latino que designa a la Fenicia occidental, y Cintas se refiere a que los fenicios tenían conocidas preferencias en cuanto al lugar donde establecer factorías que pudieran llegar a convertirse en ciudades; y si un arqueólogo, mientras realiza sus tareas de prospección, tiene en cuenta tales preferencias, con ello aumentará las posibilidades de localizar más sitios arqueológicos fenicios.

El "paisaje púnico" implicaba un promontorio fácil de defender y que se adentrase en el mar, o bien una pequeña isla cercana a la costa. Era importante disponer de una buena fuente de agua potable, así como de una buena cantera que suministrara piedras para las fortificaciones y edificios. Otro requisito indispensable era un buen fondeadero; o, mejor aún, dos: uno adecuado al clima estival y otro en el lado opuesto de la isla o del promontorio, que resguardaría a los barcos de los vientos que soplaban en invierno, diferentes a los del verano. Por último, otro elemento muy importante era poder disponer cerca de un terreno cultivable. Es tal la costumbre que tenemos de considerar a los fenicios por encima de todo como marineros, que tendemos a olvidar que también eran excelentes agricultores. Vivían en ciudades que, para aquella época, estaban densamente concentradas y eran más bien extensas, por lo que necesitaban fuentes de alimento en las que pudieran confiar. Y se aseguraron tales fuentes anexionando tierras de cultivo en torno a sus ciudades y cultivándolas intensivamente.

Esta práctica llevó a la creación de pequeños puntos de "Fenicia" ampliamente diseminados por el Mediterráneo, cada uno rodeado por una población local mucho mayor pero menos adelantada cultural y comercialmente. Gran parte del éxito de los fenicios como mercaderes brotó de esa diferencia cultu-

ral. Sus vecinos no podían o no querían fabricar muchas de las baratijas y adornos con los que comerciaban los fenicios, e, inocentemente, trocaban especias, marfil, oro u otros metales por mucho menos valor del que estas materias primas habrían obtenido en otra parte. Ese era el margen comercial de los fenicios, y era un cumplido margen. Permitía que brotaran ciudades prósperas en regiones en cuyo interior hubiera florecientes mercados, o allí donde la necesidad estratégica dictaminara el establecimiento de una factoría.

Un punto estratégico era el cuello de botella existente entre Sicilia y el norte de Africa, en el Mediterráneo, que servía para separar la mitad occidental y la mitad oriental de este gran mar interior.

Los fenicios tomaron toda suerte de precauciones para asegurarse el control de aquel cuello de botella, fundando nutridas colonias en tres sitios: en la isla de Malta, que dominaba los accesos orientales al cuello de botella; en Cartago, donde la costa africana se aproxima a Sicilia; y en el punto más cercano de Sicilia, concretamente en una pequeña isla fortificada llamada Motya, frente al extremo occidental de la costa siciliana. Así atrincherados, los fenicios cortaban el paso de los griegos, sus principales rivales, hacia el Mediterráneo occidental y se reservaban el comercio del metal español.

Llegamos ahora a la cuestión más desconcertante y difícil: ¿cuándo ocurrió todo esto exactamente? Aunque no puede haber un "exactamente", empieza a haber un "probablemente", y ello plantea el segundo de los dos problemas más importantes que dificultan el estudio de los fenicios. El primero es la cuestión, ya mencionada repetidamente, de cuándo puede aplicarse propiamente el nombre de Fenicia a la Fenicia oriental. El segundo se refiere a la cronología y a la dinámica del desarrollo de la Fenicia occidental –especialmente en Sicilia, donde tendría lugar una prolongada lucha contra los griegos–. Lo que hasta ahora se ha dicho acerca del segundo problema ha seguido una opinión histórica tradicional, en su mayor parte basada en los escritos de docenas de historiadores clásicos, poetas, cronistas, viajeros y algún que otro relator de mitos. Todo este material ha sido examinado a fondo por especialistas modernos, quienes, considerándolo con las debidas reservas, lo han ensartado en una cadena de acontecimientos cuyos eslabones –con el paso del tiempo– se mantienen asombrosamente firmes.

Esa tradicional visión histórica sugiere que los fenicios se asentaron en España ya en el año 1100 antes de nuestra era, en Utica (ciudad de la costa norte de Africa) aproximadamente por la misma época y en Cartago antes del año 800; así mismo, sugiere el establecimiento de puestos avanzados en gran parte de Sicilia poco tiempo después. Ello nos da la imagen de una presencia fenicia arraigada en Sicilia mucho antes de que los griegos vinieran a disputarla. Inoportunamente, las más recientes pruebas arqueológicas respaldadas por nuevos métodos de interpretación, indican que la tradición puede estar equivocada.

Lo malo es que nadie ha podido descubrir en un yacimiento fenicio occidental –Cartago, Sicilia u otros lugares– algún objeto anterior al año 735 antes de nuestra era. Puesto que es prácticamente imposible que colonias permanentes de cierta importancia puedan ocultar su edad a los más refinados análisis modernos, esto quiere decir que quizá deban revisarse seriamente las opiniones de los eruditos, antiguos o modernos, sobre el papel desempeñado por los griegos y los fenicios en occidente.

La confusión, por extraño que resulte, parece remontarse a uno de los historiadores más escrupulosos y dignos de confianza, el escritor griego Tucídides. Al describir la rápida expansión colonial de muchas ciudades griegas en respuesta a la escasez de tierra y a los disturbios sociales por los que atra-

vesaba el país, Tucídides indica a su debido tiempo el asentamiento en el sur de Italia y luego en Sicilia de los primeros colonizadores griegos, quienes empezaron a llegar al oeste en grandes cantidades hacia el año 735 antes de nuestra era. Continúa diciendo que los fenicios que habían estado viviendo en Sicilia retrocedieron lentamente, una vez iniciada esta invasión griega, hasta verse confinados a tres ciudades en el extremo occidental de la isla.

Esta aseveración ha tenido el peso de una verdad indiscutible desde que fue escrita, pero hoy se sospecha de su veracidad. La colonización es difícil incluso en las más favorables circunstancias. Los griegos que llegaban a Sicilia venían cargados de feroces envidias mutuas y sostenían continuas luchas entre sí. Es difícil creer que pudieran resolver sus disputas internas y, al mismo tiempo, desalojar una serie de colonias fenicias firmemente arraigadas.

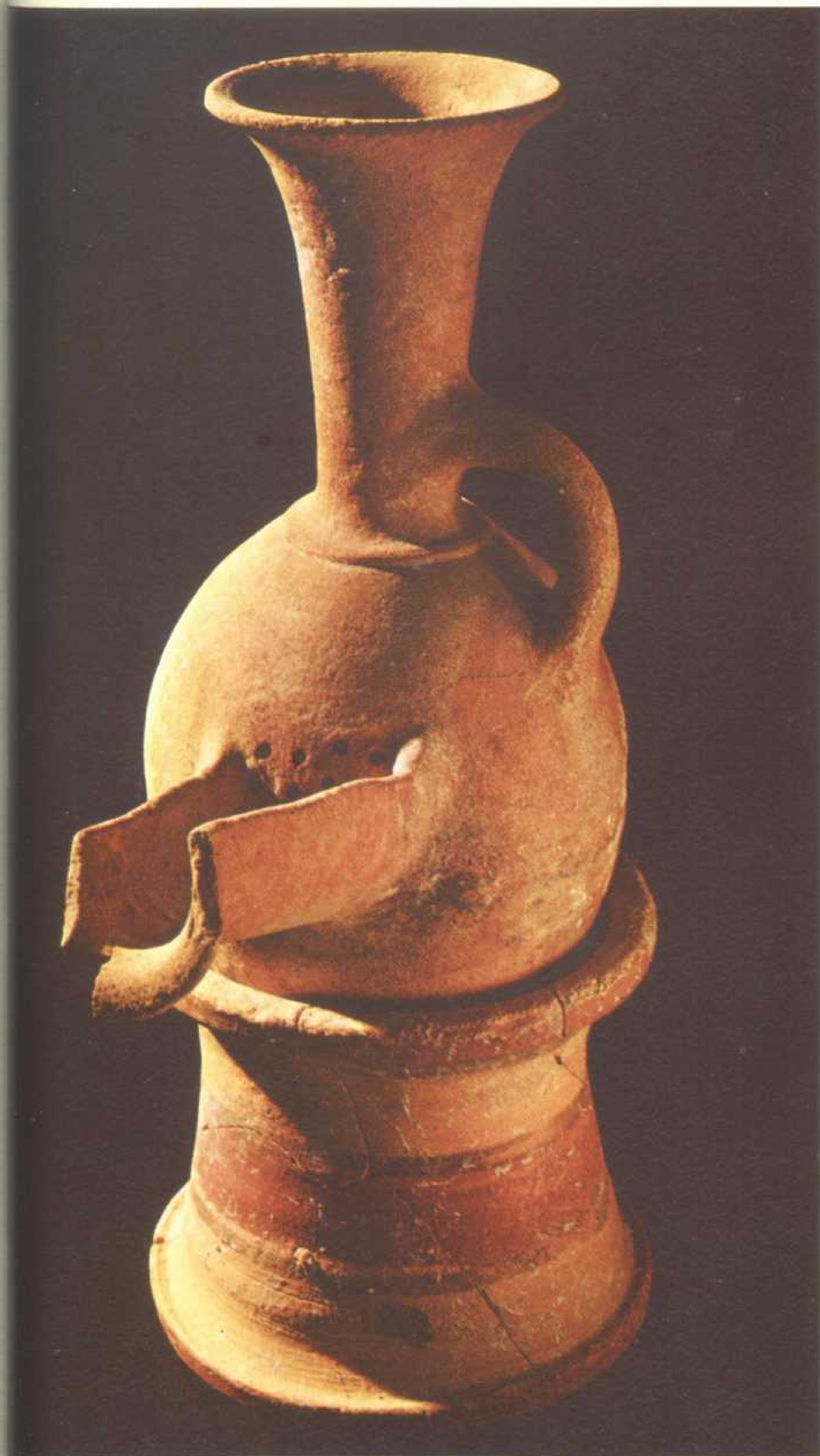
¿Por qué, entonces, hizo Tucídides esta aseveración? Según Rhys Carpenter, un especialista en arqueología clásica e historia griega que ha escrito un fascinante estudio acerca de esta cuestión, Tucídides probablemente fue inducido a error por Homero. El que un historiador serio se deje confundir por un poeta requiere una explicación. Para empezar, debe comprenderse el excepcional lugar que Homero ocupaba en la mente de todos los griegos: éstos le consideraban la fuente de casi todo el conocimiento que tenían sobre una gran parte de su pasado e incluso sobre sus orígenes. Su derecho al respeto que le otorgaron los griegos y más tarde los romanos le ha sido también reconocido en tiempos modernos, si bien en una forma menos literal y más interpretativa.

Excluyendo los mitos y los acontecimientos prodigiosos que entreveran sus epopeyas, Homero se nos aparece –en la medida en que ahondamos en su obra– como un cronista extraordinariamente fiel de la Edad del Bronce griega. La *Ilíada* trata de sucesos acaecidos hacia el año 1200 antes de nuestra era, es decir, unos 400 años antes de la época en que se supone vivió Homero; sin embargo, recrea aquel período de la historia griega y aquel mundo con tal detalle que nos deja boquiabiertos por su exactitud y percepción. Cuanto más se familiariza uno con Homero, tanto mayor es el respeto que despierta como cronista de la vida en la Grecia micénica.

Nada tiene de extraño, pues, que Tucídides se apoyara en él. Desgraciadamente, al hacerlo cometió un simple pero grave error. Dio por sentado que la *Ilíada* y la *Odisea* fueron escritas en la misma época y por el mismo autor y que ambas relataban acontecimientos del año 1200. Esto, según los más destacados eruditos modernos, no es verdad y nos lleva a la espinosa cuestión de la identidad de Homero.

Los primeros griegos ignoraban quién era Homero exactamente, dónde vivió y cuándo. Tampoco hoy día lo sabemos. Ni siquiera podemos tener la certeza de que realmente existió. Sí sabemos que, en la época en que se supone que vivió, existían aedos profesionales que solían cantar en las cortes de los príncipes. De haber existido efectivamente Homero, debió de ser uno de esos aedos, inspirándose en un largo repertorio de diferentes relatos orales ensartados en una sola canción por una sucesión de hombres desconocidos que los habían transmitido de boca en boca y de generación en generación. Un exhaustivo estudio de las dos grandes epopeyas de Homero, la *Ilíada* y la *Odisea,* sugiere que su autor era un jonio que habitó en la isla de Quíos hacia el año 800 antes de nuestra era. Tampoco se sabe hasta qué punto la *Ilíada* y la *Odisea* fueron compuestas por él, ni si fueron transmitidas verbalmente o por escrito. Pero un análisis de ambas epopeyas pone de manifiesto que ciertos pasajes de la *Odisea* seguramente no los escribió Homero, sino que fueron añadidos más tarde por uno o varios poetas cuyas identidades se han perdido. Lo que importa para la cuestión que estamos tratando es que la *Odisea* parece haber sido

Esta jarra de Sidón, del siglo VIII *antes de nuestra era, con unos diminutos orificios en la base de su pico, indica que los fenicios quizá tomaban infusiones; probablemente no prepararían aún el auténtico té oriental, pero sí alguna infusión local como la manzanilla.*



compuesta bastantes años después que la *Ilíada,* tal vez medio siglo o un siglo más tarde. Esta opinión es apoyada por las referencias a los fenicios que aparecen en ambas obras, ya que involuntariamente revelan cómo había cambiado la actitud de los griegos hacia los fenicios en los cien años que median entre el 800 y el 700 antes de nuestra era.

Cuando se escribió la *Ilíada,* el oscuro período micénico había finalizado y los griegos comenzaban a extenderse de nuevo como mercaderes y colonizadores. Sus artes no estaban todavía tan desarrolladas como lo estarían posteriormente, y al atravesar el Egeo hacia el este en pos de contactos mercantiles con la Fenicia oriental, se sintieron impresionados por el refinamiento de los productos que hallaron en esa zona. Así pues, los fenicios aparecen en la *Ilíada* sólo cual consumados artesanos. Esa era la opinión que de ellos tenían los griegos del siglo VIII, reflejada en la *Ilíada,* si bien declara relatar acontecimientos que tuvieron lugar 400 años antes.

La opinión reflejada en la *Odisea* es completamente distinta. Por entonces, el arte griego se había desarrollado bastante y se había producido un considerable despliegue colonial. Los griegos se topaban con los fenicios por doquier, ya no como mercaderes amigables sino como encarnizados rivales. Aquéllos consideraban a éstos como una plaga de gentes indeseables y taimadas, como ladrones, raptores de niños, seductores de mujeres y merodeadores del océano, más como proveedores de baratijas que como artesanos. Estos son los fenicios de la *Odisea* y ésta es la opinión de los griegos del siglo VII.

Tucídides, que no comprendía tales matices, especialmente el intervalo de tiempo que media entre la creación de la *Ilíada* y de la *Odisea,* creyó que ambas epopeyas describían acontecimientos reales acaecidos con una década o dos de distancia entre ambas. Esto le planteó un incómodo problema. De alguna forma tenía que encajar la época de la guerra de Tro-

ya según aparece en la *Ilíada* (y que él calculó, correctamente, que debía de haber tenido lugar poco antes del año 1200) con los movimientos y el comportamiento de los fenicios en la *Odisea*. La mejor conclusión a la que podía llegar era que los fenicios llevaban mucho tiempo dedicándose a su deshonesto, taimado y extendido negocio. En consecuencia, cuando se puso a escribir un relato sobre la colonización de Sicilia por los griegos en el año 700, Tucídides habría debido explicar el motivo por el que esos agresivos fenicios no lo impidieran. Pero él se limitó a decir que retrocedieron hacia occidente. Confundido por la *Odisea,* no se le ocurrió pensar que acaso los fenicios ni siquiera estuvieran ahí.

¿Por qué la aseveración de Tucídides no ha sido puesta en duda durante más de 2.000 años? Los motivos son múltiples. En primer lugar, su esmero, precisión y escepticismo conferían enorme peso a cuanto decía. Además, el hecho de que nunca se hubieran hallado documentos fenicios acerca de sus propias actividades hacía necesario apoyarse en los documentos de otros. En tercer lugar, y esto se deriva de lo anterior, los fenicios fueron siempre un pueblo misterioso y escurridizo. Pasó mucho tiempo sin que se conociera más que su reputación como excelentes navegantes y viajeros intrépidos. Cuando empezaron a aparecer pruebas arqueológicas referentes a ellos, resultó que las pruebas tendían a confirmar tal opinión, pues sus colonias estaban ampliamente diseminadas por todo el oeste. Finalmente, y tal vez sea esto lo más interesante, los hallazgos arqueológicos efectuados en esos lugares no siempre fueron analizados sistemáticamente.

Esto nos lleva al especializado tema de las vasijas. La vasija de arcilla era el recipiente del mundo más antiguo; casi todos fabricaban vasijas. Los que no sabían hacerlo, las trocaban por otros artículos. Eran utilizadas a diario como jarros, vasos y servicio de mesa. Se empleaban para contener y almacenar vino, agua, aceite y toda clase de líquidos. También contenían grano y materias tan valiosas como oro en polvo, además de las cenizas de los muertos. Dado que las vasijas eran unos objetos universalmente empleados, servían también para que los pueblos manifestaran sus impulsos artísticos, fabricándolos bajo toda suerte de formas y decorándolos con todo género de dibujos. Más tarde, al divulgarse el vidriado, la alfarería llegó a ser un arte de gran belleza.

Las vasijas se rompen con bastante facilidad. Cuando se rompen, sus pedazos son desechados. Estos pedazos, no obstante, perduran largo tiempo. Por ello, los más comunes desechos humanos descubiertos en los yacimientos arqueológicos del Mediterráneo y el Próximo Oriente son cascos de vasijas. Puesto que ciertos estilos son fácilmente atribuibles a determinados pueblos, y puesto que puede llegar a reconstruirse la evolución de un estilo a lo largo de un período de años, los arqueólogos comprendieron muy pronto que la alfarería era el mejor medio de analizar los distintos niveles en los yacimientos que estaban investigando; con ello podían determinar no sólo la edad de las vasijas, sino también quiénes habían habitado allí en una determinada época y con quiénes habían traficado.

El inconveniente que presenta la alfarería de los fenicios, especialmente la descubierta en Cartago y otros yacimientos arqueológicos del Mediterráneo occidental, era que al principio no parecía ofrecer una gran variedad. Su principal producción consistía en la vasija bruñida roja: un objeto de un tono rojo ladrillo, a veces tirando a naranja pálido, y con una superficie interior brillante. Los diseños eran sobrios. La decoración, mínima o totalmente ausente. Al parecer, los prácticos fenicios consideraban su alfarería como algo meramente utilitario.

Acostumbrados a traficar en artículos más exóticos y valiosos, como alhajas, escarabeos y ornamentos, y acostumbrados también a tratar con las mer-

cancías de otros si hallaban mercado para ellas, apenas se dedicaron a desarrollar sus propios diseños de alfarería; preferían comerciar con mercancías griegas y de otros países. No obstante, vasijas fenicias de todo tipo recorrieron inevitablemente el Mediterráneo y, por supuesto, se conservan fragmentos suyos, a veces en grandes cantidades, en todos los yacimientos arqueológicos ocupados durante cierto tiempo por los fenicios.

Pese a su ubicuidad, las vasijas púnicas, según palabras de Rhys Carpenter, "hacía tiempo que habían sido desechadas como una aburrida secuencia de indistinguible uniformidad"; por tanto, no merecían que se ocuparan de ellas los arqueólogos, pues éstos creían que estaban "tan desprovistas de carácter, que no pueden encajarse en ningún sistema cronológico, lo que las priva del menor valor arqueológico para deducciones históricas".

Carpenter afirma que esto no es cierto; y procede a citar el trabajo de Cintas, quien tras muchos años de ardua labor ha proporcionado a la alfarería de Cartago y otros yacimientos arqueológicos fenicios de occidente una secuencia tan necesaria como digna de fiar. Ahora, por primera vez, es posible evaluar parte del material procedente de yacimientos arqueológicos del sur de Italia, Sicilia, Cerdeña, el norte de Africa e incluso de España, para conocer quiénes estuvieron primero en occidente, si los fenicios o los griegos.

Una asombrosa conclusión: fueron los griegos. Carpenter llega a ella sólo después de una exhaustiva revisión de muchos yacimientos arqueológicos púnicos tras un análisis que no estudia las vasijas únicamente, sino también las obras de arte y las inscripciones, y que hasta incluye un nuevo sistema de datar las vasijas, basado en un análisis de laboratorio sobre las partículas magnéticas presentes en la arcilla. Todo este análisis es demasiado extenso para tratarse en este libro, pero su peso acumulativo resulta impresionante. Además, tiende a subrayar las dudas expresádas por otros expertos en materia de fenicios acerca de la exactitud de esas antiquísimas fechas tradicionales. En particular, ratifica un argumento ofrecido hace 80 años por J. Beloch, el erudito clásico alemán. Beloch sustentaba las mismas opiniones que Carpenter ofrece ahora, pero se había adelantado a su tiempo. No estaba respaldado por un análisis de objetos de alfarería como el realizado por Cintas: la tradición histórica estaba demasiado arraigada, y todos se reían de él.

Así pues, ¿cómo pueden reconciliarse la tradición y las nuevas ideas arqueológicas? Yo desearía sugerir lo siguiente:

En el vacío de poder que siguió al colapso de la Grecia micénica, los fenicios comenzaron a extenderse por el Mediterráneo oriental. Tocaron Chipre, Rodas, Creta, otras islas del Egeo e incluso la propia Grecia. También partieron hacia el sur, a Egipto, y desde ahí hacia el oeste. Pero partieron como mercaderes, no como colonizadores; consecuentemente, apenas dejaron en las ciudades que visitaban más constancia de su temprana presencia que las mercancías con que traficaban. En cuanto a los puertos deshabitados o a los fondeaderos en donde pudieron anclar e ir a tierra para pasar una o dos noches durante sus travesías, no dejaron en ellos prácticamente nada.

Este sistema de actividad comenzó a desarrollarse hacia el año 1100 ó 1000 antes de nuestra era. Fue expandiéndose de forma regular, y en el siglo IX había consagrado a los puertos fenicios como centro de gran capacidad marítima y mercantil. A partir de esa fecha y por espacio de los 150 años siguientes, los asirios invadieron Fenicia sucesivas veces. Tales asaltos llegaron a ser tan onerosos, que los fenicios –en especial los tirios, únicos que se enfrentaban continuamente a los asirios– creyeron que tal vez fuera prudente establecer una colonia en occidente,

lejos del alcance de esos codiciosos invasores. No sólo sería una buena medida para el porvenir a largo plazo de Tiro, sino que contribuiría a la explotación de los metales en España, una oportunidad comercial de la que los fenicios ya estaban al tanto. Irónicamente, quizá tampoco fueran los primeros en España. Aunque suele creerse que ellos fueron los primeros en atravesar las columnas de Heracles, parece que los griegos se les volvieron a adelantar también allí. La alfarería fenicia y otros materiales arqueológicos hallados en España concuerdan con las fechas que acabamos de mencionar, mientras que del fondo del río Guadalete, cerca de Cádiz (la antigua Gades), han sido recobrados unos yelmos de guerra de una época anterior.

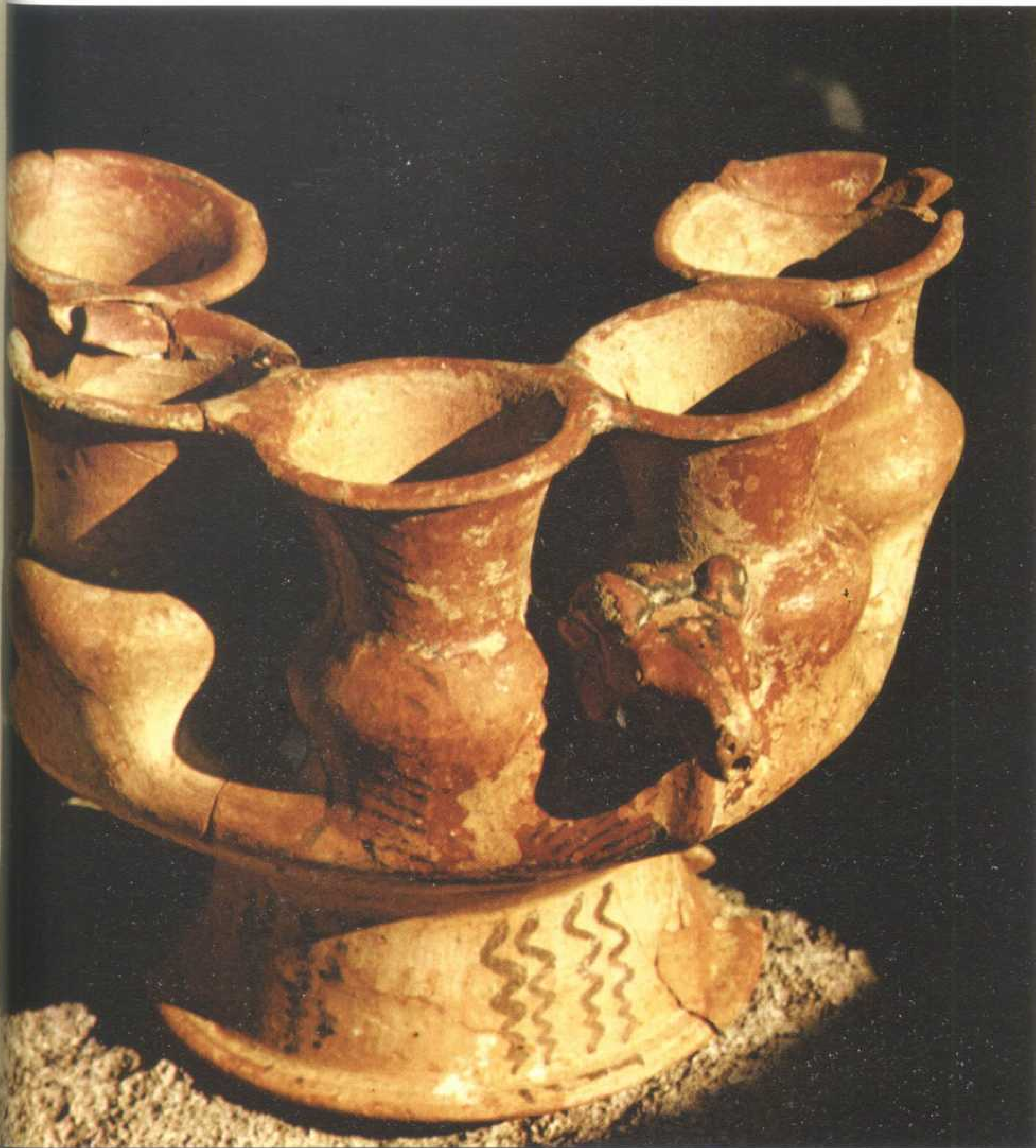
Los griegos, por motivos que desconocemos, no prosiguieron esta temprana penetración y no lograron desarrollar un comercio regular con el lejano oeste. Los fenicios sí lo hicieron. Por el año 750 antes de nuestra era, tal vez antes, viajaban hasta allí regularmente. La ruta comercial fenicia hacia el oeste se vio amenazada únicamente cuando los colonizadores griegos comenzaron a aparecer en el sur de Italia y en Sicilia en una proporción cada vez mayor. Sólo entonces ocuparon Sicilia mercaderes procedentes de Fenicia, y por entonces la única parte que podían ocupar era el extremo occidental, que los griegos todavía no habían tomado. La primera base de los fenicios en Sicilia parece que estuvo enclavada en la isla de Motya, que seguramente fue colonizada y fortificada por primera vez hacia el año 700 antes de nuestra era. Es muy probable que los primeros colonizadores de Motya fuesen cartagineses.

No está del todo claro cómo encaja Cartago en esta descripción. La fecha aceptada para la fundación de Cartago es el año 814 antes de nuestra era, cuando un grupo de aristócratas disidentes llegaron allí desde Tiro. El problema planteado por esta fecha es que nunca se ha hallado en Cartago nada tan antiguo. Los objetos más primitivos recobrados hasta la fecha datan de 75 años más tarde. Las partes más antiguas de la primera colonia han sido ya identificadas para satisfacción de los expertos más familiarizados con aquel lugar. Ya no se hallará nada más antiguo, dicen ellos. Lo que hicieron los cartagineses durante aquellos primeros 75 años –si es que estuvieron ahí– sigue siendo un misterio.

No obstante, Cartago fue fundada y se desarrolló rápidamente. Aunque en un principio conservó sus vínculos con Tiro y enviaba allí representantes para las ceremonias religiosas, estaba lo bastante alejada para ser totalmente independiente y para desarrollar un estilo y una fuerza propios. A fin de contrarrestar la creciente presencia griega, Cartago abandonó la tradicional política fenicia de limitarse al comercio y al gobierno de su propia ciudad. Expandió su hinterland, dominó a las tribus locales, creó un ejército mercenario y una extensa flota de guerra y empezó a ser el portavoz de todas las ciudades fenicias occidentales. Se convirtió en un poder que dominaba el Mediterráneo occidental y desarrolló una agresiva política exterior. Inició guerras y se defendió vigorosamente en aquellas en las que se vio obligada a participar. Cartago se convirtió en algo muy distinto de su ciudad madre, Tiro.

Al sopesar todas esas cuestiones, tal vez no sea aventurado decir que Grecia fue quien hizo a Cartago, proporcionándole el estímulo de llegar a ser lo que fue. Sin duda es equivocado decir que Cartago –o Fenicia– se había establecido ya por todo el oeste, o que era una potencia importante, cuando llegaron los griegos. Precisamente lo que turba el cuadro general de la verdadera empresa fenicia es la persistencia de esa segunda noción, esencialmente romántica, de una historia remontándose confusamente a cientos de años atrás.

Lo que vendían los buhoneros



Hecho de terracota, este recipiente fue hallado en una tumba en Motya. Originalmente poseía un círculo completo de siete copas, cada una destinada a un líquido distinto y todas ellas comunicadas con la cabeza de un carnero, por la que se bebía la mezcla resultante.

Durante un millar de años, fue imposible moverse por el mundo mediterráneo sin tropezarse con artículos fenicios. Gran parte de lo que en estas regiones se vendía era fenicio: las joyas, el vidrio, el marfil tallado, los recipientes de metal decorados. Los diseños de estos objetos eran de una amplia y desconcertante variedad, pues sus sagaces artífices los adoptaban de otras culturas para satisfacer los variados gustos de sus clientes.

Al principio, los fenicios probablemente actuaban sobre todo como tratantes, como intermediarios, contentos de comerciar con cerámica minoica o escarabeos egipcios superiores a los que ellos pudieran fabricar. Pero su pericia no tardó en desarrollarse; con el tiempo, llegaron a hacer la mayoría de los objetos decorativos con los que trataban.

Un curioso aspecto de esta venta es que la mayor parte de lo que ha perdurado proviene de otros países, lo cual refleja la manera en que los fenicios inundaban sus mercados. Pero ello dificulta el poder discernir lo que era el estilo "fenicio" y lo que no lo era.

Hablando en términos generales, los fenicios bebieron en dos fuentes de inspiración importantes: la egipcia y la mesopotámica. Esta última resulta lógica, puesto que los cananeos y los mesopotamios tenían una herencia cultural común.

Miniaturas de marfil exquisitamente labradas

Aunque fabricaban figurillas, placas ornamentales y artículos útiles como peines y horquillas de marfil, la principal producción en marfil de los fenicios consistía en paneles decorativos para muebles. Los asirios apreciaban mucho los muebles fenicios y recibieron toneladas de ellos en tributo y como botín. Los muebles han desaparecido hace tiempo, pero de vez en cuando aparece un trozo de taracea de marfil; así ocurrió, por ejemplo, con la placa que mostramos abajo, arrojada a un pozo durante el saqueo de la ciudad asiria de Nimrud hacia el año 700 antes de nuestra era y que no fue recobrada hasta 1951. El marfil fenicio provenía de los "colmillos" de elefantes indios y africanos. De hecho, los cartagineses criaban elefantes en sus granjas.



Esta placa de marfil, que formó parte de un mueble, muestra a una leona enjoyada aferrando por la garganta a un esclavo dorado.



Esta mujer desnuda, coronada y con el cabello primorosamente trenzado, proviene de Megiddo. A la figura le falta la parte frontal aquí oculta.



Este carrete de marfil para hilar o tejer fue hallado en la ciudad cartaginesa de Lilybaeum, en Sicilia, cerca de Motya.



La "Mona Lisa de Nimrud", de unos 15 centímetros de alto, fue descubierta en el mismo pozo asirio que la placa que se muestra en la página opuesta.

Elaborados dijes de oro

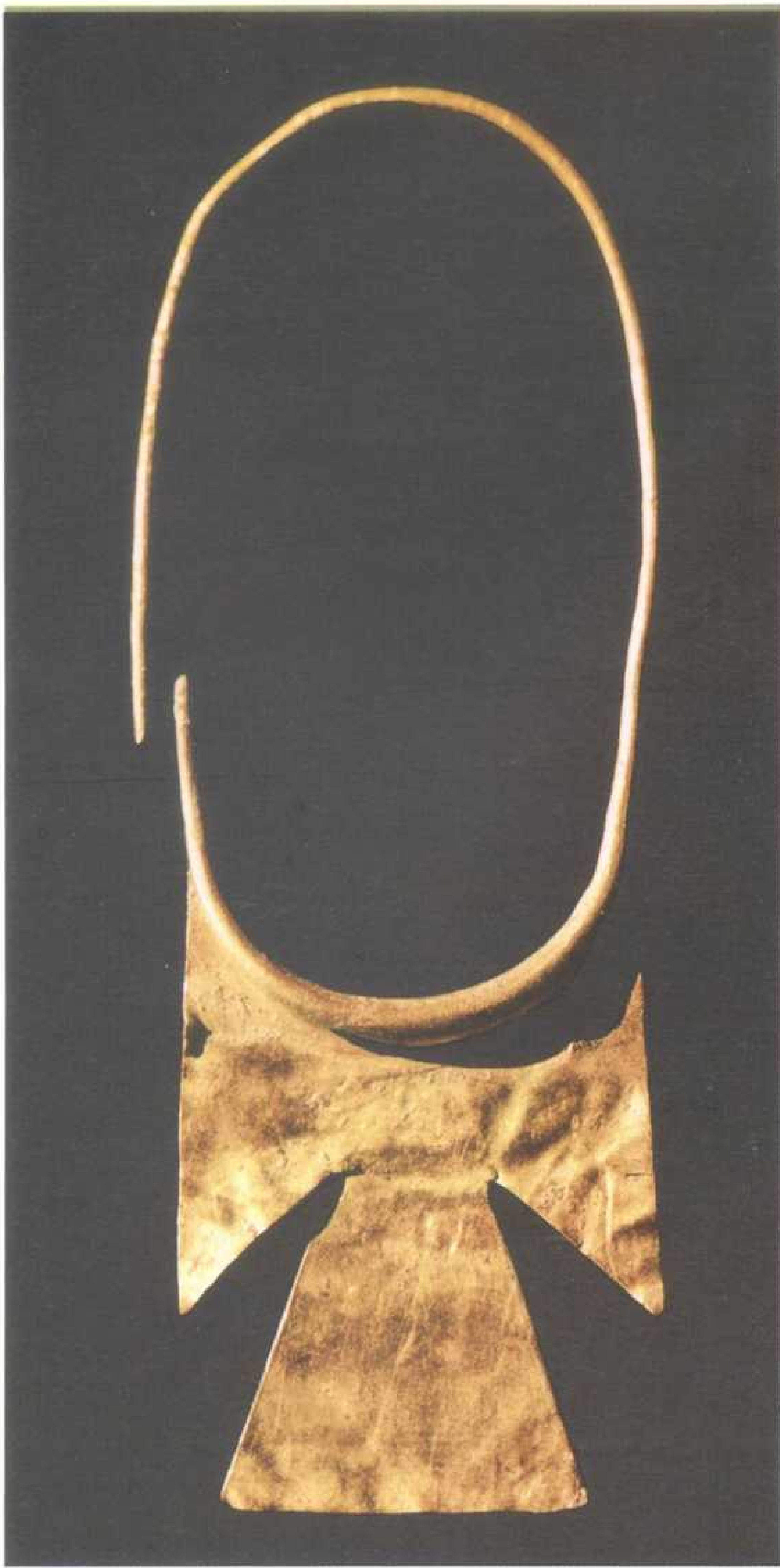
A pesar de su enorme producción de lo que actualmente llamaríamos "baratijas" o bisutería –artículos de cobre y bronce producidos en serie–, los fenicios fueron también los joyeros de calidad de su mundo. Imitaban los diseños de Egipto y del Egeo, y fabricaban exquisitos adornos de oro y plata. La mayor parte de estos últimos se han oxidado y han desaparecido, pero el oro fenicio perdura. En su mayoría es "granulado", es decir, su superficie está recubierta de minúsculas bolitas de oro que fueron creadas cortando diminutas tiras de un delgado alambre de oro. Una vez calentadas, las tiras se convertían en glóbulos. El proceso estuvo olvidado durante muchos siglos e intrigó a los joyeros hasta que fue redescubierto en la década de los años 1920.





Este arete con adornos en espiral, de estilo minoico, puede abrirse por un extremo para introducirlo en el lóbulo de una oreja perforada.

Este pendiente de oro granulado enlaza una media luna, un halcón y una bellota, todos ellos derivados de modelos egipcios.





Unas serpientes y un dios del Sol adornan este medallón, cuyo reducido tamaño subraya la delicadeza de la artesanía fenicia.

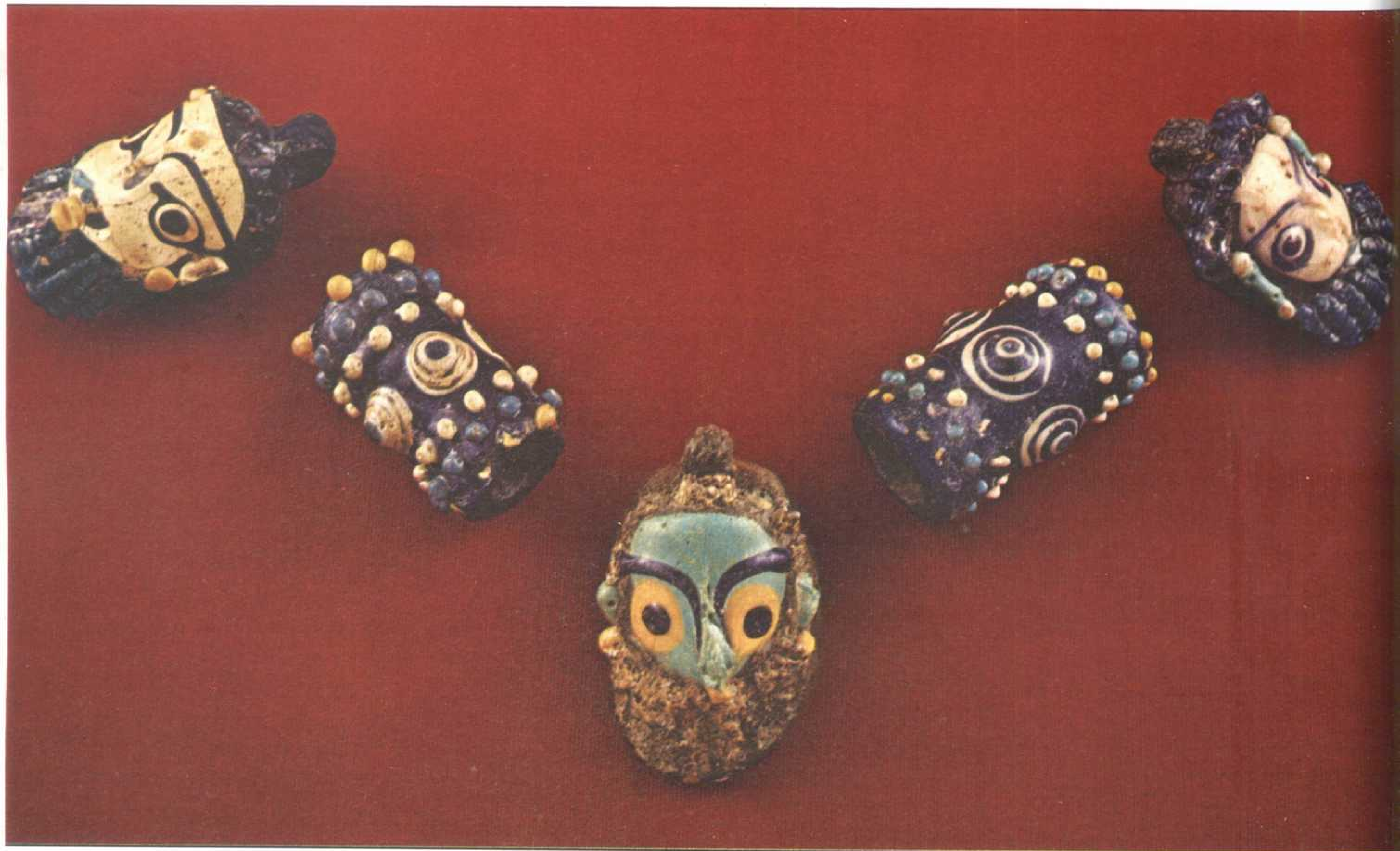
Este tosco pendiente tiene un adorno en oro batido que parece una cruz ansada, símbolo de buena suerte común en Egipto.



Unos gránulos dan relieve a unos capullos de loto y un alado dios del Sol, los motivos egipcios de este soberbio brazalete engoznado.

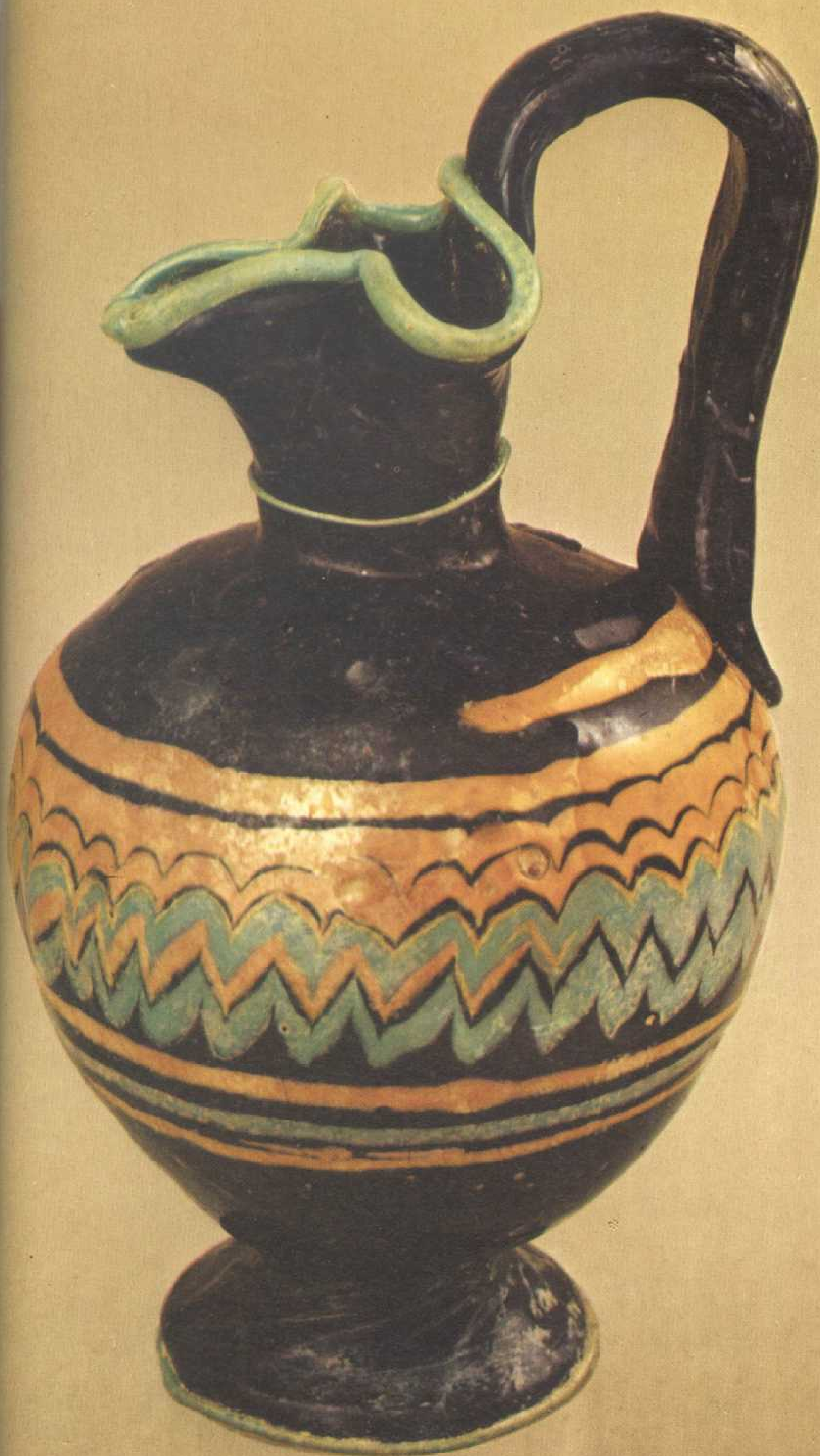
Frascos de vidrio y abalorios de colores

Al heredar de Egipto y Mesopotamia una tradición de fabricación de vidrio, los fenicios adquirieron rápidamente gran pericia en la manufactura de abalorios y objetos ornamentales. También fabricaban pequeños frascos de incienso y otros recipientes, usando –según la tradición– arena de primera calidad procedente de una playa cercana a Tiro. Los fenicios empleaban una pasta de arena fina combinada con carbonato sódico. Sometiéndola a grandes temperaturas y añadiéndole pigmentos, la mezcla se convertía en vidrio de colores. Puesto que aún se desconocía el soplado de vidrio, las vasijas debían obtenerse ahuecando sólidos bloques de vidrio o moldeándolas en torno a unas almas de arcilla, que podían ser retiradas una vez que la pasta exterior se hubiera vitrificado a consecuencia de un calor intenso.



Cinco abalorios de un collar, hallados en una tumba de Cerdeña, simbolizan el intenso tráfico fenicio en pequeños objetos de vidrio moldeado.

Este jarro de boca trifoliada fue moldeado en pasta azul. Las decoraciones de colores fueron añadidas directamente a la superficie.



El frasco de la derecha y el jarro superior miden unos 12 cm del alto; el método de moldear el vidrio en torno a un alma de barro producía sólo objetos pequeños.

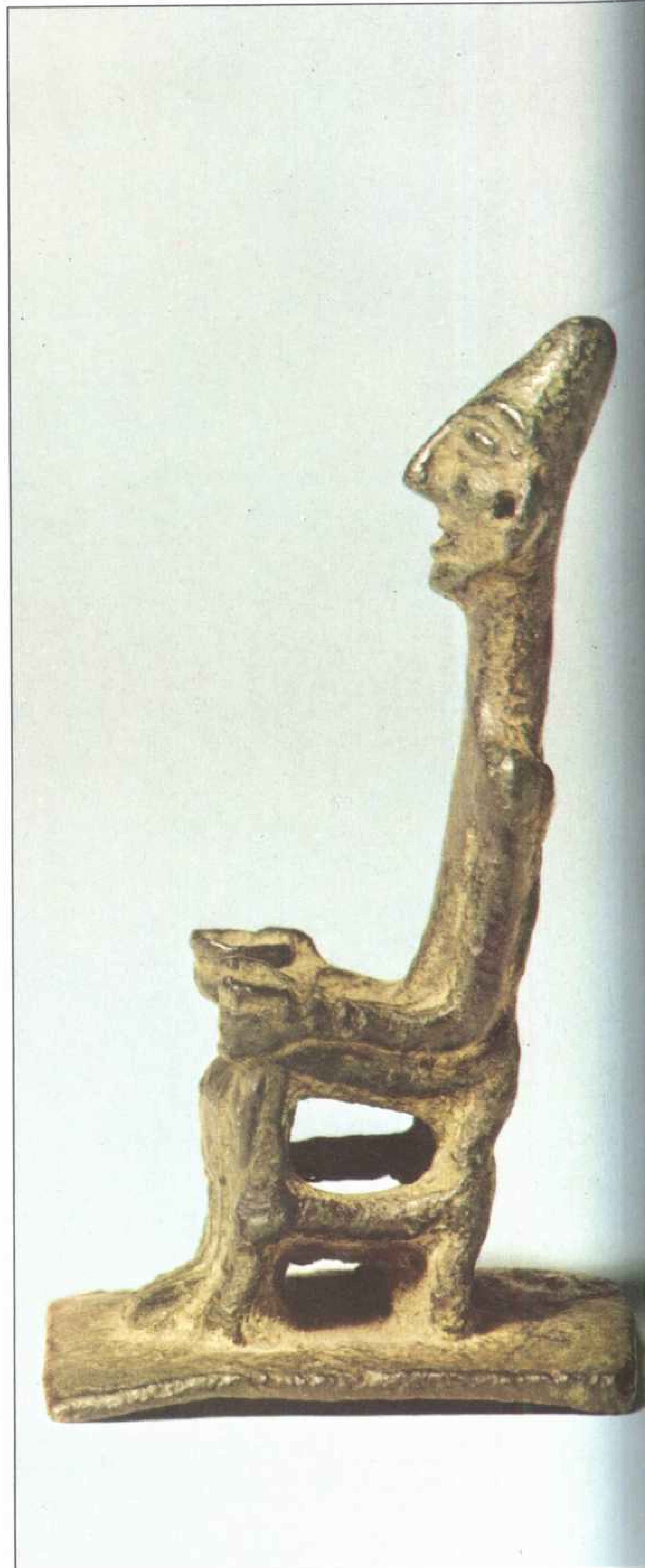


Una mezcla de estilos en finos metales

Como orfebres de plata y trabajadores en bronce figurativo, los fenicios alcanzaron una destreza casi inigualable. Incluso los griegos lo reconocían así. Tanto la *Ilíada* como la *Odisea* describen con admiración los recipientes de plata sidonios, cuya celebridad sin duda se derivaba de ejemplares como los que mostramos aquí. Pero, una vez más, los mejores ejemplos no se descubrieron en Fenicia. La pieza en la página opuesta proviene de una tumba cercana a Roma. La de abajo, a la izquierda, de Asiria. Si bien ambas son indiscutiblemente fenicias, representan una mezcolanza de motivos egipcios y mesopotámicos, mezcolanza que sólo los fenicios, esos maestros en la adopción de estilos ajenos, pudieron concebir.



Una cacería de leones es el motivo que decora este cuenco de bronce, uno de los muchos tesoros acumulados por el rey Asurnasirpal de Asiria.



Mucho más tosca que el cuenco es esta figurilla de bronce fundido, producida en serie para la dedicación a un dios.



Este soberbio cuenco de plata sobredorada combina un castillo y unos carros asirios (arriba) con figuras inconfundiblemente egipcias (centro).

ORIGENES DEL HOMBRE

23

Los fenicios (1)

TIME LIFE

folio